

# **HOME ZONES**

## **Implicações e Complicações de uma estratégia de planeamento local**

**MARIA DE ALBUQUERQUE RODRIGUES DA SILVA LOPES DUARTE**

Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de  
**MESTRE EM ENGENHARIA CIVIL — ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEAMENTO**

---

Orientador: Professora Doutora Isabel Breda Vázquez

FEVEREIRO DE 2010

## **MESTRADO INTEGRADO EM ENGENHARIA CIVIL 2009/2010**

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1901

Fax +351-22-508 1446

✉ [miec@fe.up.pt](mailto:miec@fe.up.pt)

*Editado por*

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-508 1440

✉ [feup@fe.up.pt](mailto:feup@fe.up.pt)

🌐 <http://www.fe.up.pt>

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição que seja mencionado o Autor e feita referência a *Mestrado Integrado em Engenharia Civil - 2009/2010 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2009*.

As opiniões e informações incluídas neste documento representam unicamente o ponto de vista do respectivo Autor, não podendo o Editor aceitar qualquer responsabilidade legal ou outra em relação a erros ou omissões que possam existir.

Este documento foi produzido a partir de versão electrónica fornecida pelo respectivo Autor.

*No Bairro do Amor a vida é um carrossel  
onde há sempre lugar para mais alguém.*

*Jorge Palma*





## **AGRADECIMENTOS**

Aqui deixo o meu franco agradecimento à Prof. Doutora Isabel Breda Vázquez, orientadora deste trabalho, pela sua persistência, inteligência e serenidade. Sem o seu acompanhamento, regular e enriquecedor, este trabalho teria ficado muito diferente.



## RESUMO

Nos dias de hoje, as preocupações em torno da crise social levam ao regresso da discussão, não só em meio académico, mas também nos círculos políticos, acerca da importância das redes sociais, nomeadamente, as redes de *vizinhança*, e da transformação da cidade num espaço de maior vivência e interação.

O planeamento centrado na *vizinhança* (no sentido amplo do termo inglês *neighbourhood*) remonta há mais de cem anos, mas o debate em torno desta questão continua vivo actualmente, transportando-nos para importantes temas dos quais não se pode apartar, como a criação de comunidades locais, os processos de *governância*, a sustentabilidade à escala local em vários domínios (social, funcional e ambiental), e a importância do espaço público no reforço das redes sociais de bairro.

Neste enquadramento, a presente dissertação pretende não só ilustrar o estado do debate acerca desta temática, como também analisar uma opção concreta que reflecta as questões fundamentais que emergem desse debate. Na intenção da transferência de boas práticas e resposta a essas questões, as *Home Zones*, desenvolvidas no Reino Unido na última década, e com antecedentes semelhantes noutros países da Europa como a Holanda, a Alemanha ou a Dinamarca, são apresentadas e estudadas como estratégia específica de planeamento ao nível local. As *Home Zones* aparecem como uma abordagem abrangente, cujos propósitos não se limitam a intervenções de melhoria do espaço público e reinvenção das funções da rua pela reconfiguração do tráfego automóvel em áreas residenciais, mas contemplam a criação de comunidades locais mais coesas, capazes e responsáveis, pela obrigação da promoção de mecanismos de participação pública em todas as fases do projecto.

Por fim, seleccionando duas áreas de estudo situadas em Lisboa, Portugal, para as quais são identificados os principais *factores de crise*, não só ao nível do *estado da vizinhança*, mas também em relação às questões do tráfego e do espaço público, é analisada a adequabilidade da aplicação da estratégia das *Home Zones* como resposta a problemas diagnosticados em cada caso de estudo. Para cada um são descritas não só as oportunidades que sugerem o potencial da introdução da estratégia, como também os pontos críticos e os problemas que caracterizariam essa aplicação.

Os resultados demonstram que é urgente fazer sobreviver e recriar as dinâmicas de *vizinhança* em meio urbano à escala local, conclusão sustentada no argumento de que a descrença, a solidão e o individualismo observados não podem construir melhores cidades. Neste contexto, o espaço público, através da reinvenção de funções e da sua gestão participada, constitui um factor-chave, mas não necessariamente fácil e directo, para cumprir aquele objectivo.

PALAVRAS-CHAVE: *Home Zones*, *vizinhança*, escala local, comunidade local



## ABSTRACT

Nowadays, apprehension about the social crisis has brought back discussions, not only in the academic sphere, but also in the political circle, about the importance of social networks, namely neighbourhood networks, and the transformation of the city into a more liveable space.

Neighbourhood planning goes back to more than a hundred years, but the debate around this issue is still alive nowadays, leading us to important themes that cannot be set apart, such as the construction of local communities, *governance* processes, sustainability at the local scale in several domains (social, functional and environmental) and the importance of the public space for the reinforcement of the neighbourhood social networks.

Within this frame, the intent of this thesis is to illustrate not only the state of the debate about this theme, but also to analyse a tangible strategy that reflects the fundamental issues that emerge from that debate. With the intention of transferring good practices and answers to those questions, the *Home Zones*, developed in the United Kingdom during the last decade, and with similar examples in other European countries such as the Netherlands, Germany and Denmark, are presented and studied as a specific strategy of local planning. The *Home Zones* appear as a wide approach with intentions that go beyond interventions to improve the public space and to reinvent the street's functions through traffic reorganization in residential areas, but contemplate the creation of more cohesive, capable and responsible local communities, through the obligation to promote mechanisms of public participation in all the phases of the project.

Finally, after choosing two study areas in Lisbon, Portugal, and identifying their main *crisis factors*, not only at the level of the *state* of the neighbourhood, but also concerning problems with traffic and public space, the suitability of the application of the *Home Zones* strategy is analysed as an answer to problems diagnosed in each case study. For each one there is a description not only of the opportunities that suggest the potential of the strategy's introduction, but also of the critical points and problems that characterize such application.

The results show that it is urgent to help the survival of the neighbourhood's dynamics and to recreate them in the urban environment at the local scale. This conclusion is supported by the argument that the disbelief, the loneliness and the individualism observed cannot build better cities. In this context, the public space, through the reinvention of its functions and through a participated management, constitutes a key-factor, but not necessarily easy or direct, to accomplish that goal.

KEY-WORDS: *Home Zones*, neighbourhood, local scale, local community



## ÍNDICE GERAL

RESUMO .....	iii
--------------	-----

ABSTRACT .....	v
----------------	---

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
----------------------------	----------

<b>2. PORQUÊ O BAIRRO? .....</b>	<b>5</b>
----------------------------------	----------

<b>2.1. O PLANEAMENTO AO NÍVEL LOCAL NO PASSADO .....</b>	<b>5</b>
-----------------------------------------------------------	----------

2.1.1. O PLANEAMENTO DA VIZINHANÇA AO LONGO DO SÉC. XX .....	5
--------------------------------------------------------------	---

2.1.2. PARÂMETROS DE DEFINIÇÃO DA VIZINHANÇA .....	9
----------------------------------------------------	---

<b>2.2. O PLANEAMENTO AO NÍVEL LOCAL NO DEBATE ACTUAL .....</b>	<b>12</b>
-----------------------------------------------------------------	-----------

2.2.1. A VIZINHANÇA E A DISCUSSÃO ACERCA DA ESCALA LOCAL .....	12
----------------------------------------------------------------	----

2.2.2. COMUNIDADE E GOVERNÂNCIA .....	19
---------------------------------------	----

2.2.3. SUSTENTABILIDADE E DIVERSIDADE .....	33
---------------------------------------------	----

2.2.4. VIZINHANÇA E ESPAÇO PÚBLICO .....	41
------------------------------------------	----

2.2.5. SÍNTESE E REFLEXÕES EM TORNO DO DEBATE ACTUAL .....	45
------------------------------------------------------------	----

<b>3. O EXEMPLO DAS <i>HOME ZONES</i> COMO ESTRATÉGIA DE PLANEAMENTO LOCAL .....</b>	<b>49</b>
--------------------------------------------------------------------------------------	-----------

<b>3.1. DEFINIÇÃO .....</b>	<b>49</b>
-----------------------------	-----------

<b>3.2. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA .....</b>	<b>53</b>
----------------------------------------------	-----------

<b>3.3. IMPLICAÇÕES DA ESTRATÉGIA .....</b>	<b>60</b>
---------------------------------------------	-----------

3.3.1. OBJECTIVOS .....	60
-------------------------	----

3.3.2. PRINCÍPIOS DE DESENHO .....	62
------------------------------------	----

3.3.3. PRINCÍPIOS DE IMPLEMENTAÇÃO .....	74
------------------------------------------	----

3.3.4. FASES DO PROJECTO DE UMA <i>HOME ZONE</i> .....	86
--------------------------------------------------------	----

3.3.5. BENEFÍCIOS .....	89
-------------------------	----

3.3.5. PONTOS CRÍTICOS .....	91
------------------------------	----

<b>3.4. CENÁRIO ACTUAL .....</b>	<b>93</b>
----------------------------------	-----------

<b>3.5. AVALIAÇÃO SINTÉTICA DE ALGUNS EXEMPLOS .....</b>	<b>97</b>
----------------------------------------------------------	-----------

<b>3.6. SÍNTESE .....</b>	<b>102</b>
---------------------------	------------

## **4. POSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO DA ESTRATÉGIA DAS HOME ZONES EM PORTUGAL – DOIS CASOS DE ESTUDO**

.....	105
<b>4.1. CONTEXTUALIZAÇÃO</b> .....	105
<b>4.2. ÁREAS DE ESTUDO – DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DA ESCOLHA</b> .....	106
4.2.1. MERCÊS – PARTICULARIDADES DE UMA ZONA HISTÓRICA .....	106
4.2.2. ALVALADE – A RESSURREIÇÃO DA UNIDADE DE VIZINHANÇA? .....	117
<b>4.3. RADIOGRAFIA DEMOGRÁFICA E SOCIAL</b> .....	131
4.3.1. MERCÊS .....	131
4.3.2. ALVALADE .....	141
<b>4.4. TRABALHO DE CAMPO</b> .....	151
<b>4.5. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS</b> .....	152
4.5.1. MERCÊS .....	152
4.5.2. ALVALADE .....	162
<b>4.6. PROBLEMAS E DESAFIOS DA APLICAÇÃO DA ESTRATÉGIA</b> .....	169
4.6.1. MERCÊS .....	169
4.6.2. ALVALADE .....	175
 <b>5. CONCLUSÕES</b> .....	 181



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - A <i>Unidade de Vizinhança</i> de Clarence Perry (fonte: Leccese e McCormick, 2000 em hugeasscity.com).....	7
Figura 2 – <i>Home Zone</i> em Tameside, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a) .....	52
Figura 3 – Rua em Derby, Reino Unido, antes e depois de se tornar uma <i>Home Zone</i> (fonte: DTLR, 2005a) .....	52
Figura 4 – Rua em Bristol, Reino Unido, antes e depois de se tornar uma <i>Home Zone</i> (fonte: Lapinski, 2009) .....	52
Figura 5 – Exemplo de configuração de uma rua numa <i>Woonerf</i> (Fonte: Southworth & Ben-Joseph, 2003, em Lapinski, 2009) .....	54
Figuras 6 e 7 – <i>Woonerven</i> na Holanda (fonte: Hamilton-Baillie, 2001).....	55
Figura 8 – <i>Woonerf</i> em Copenhaga (fonte: Hamilton-Baillie, 2001) .....	55
Figuras 9 e 10 – The Brow, em Runcorn, 1969 / Worthington Street, em Leicester, 1986 (fonte: Biddulph, 2001) .....	56
Figuras 11 e 12 – Evento de rua em Leeds, Reino Unido, para promoção das <i>Home Zones</i> (fonte: www.methleys.org.uk) .....	57
Figura 13 – Localização dos projectos-piloto de <i>Home Zones</i> no Reino Unido (fonte: Lapinski, 2009) .....	58
Figura 14 – A extensão da casa para a rua, numa <i>Home Zone</i> em Manchester, Reino Unido (fonte: Scottish Executive, 2002) .....	62
Figura 15 – Exemplo esquemático de uma rua convertida em <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2003) ...	64
Figura 16 – Entrada de <i>Home Zone</i> em Morice Town, Plymouth, Reino Unido (fonte: IHIE, 2002) ....	65
Figura 17 – Entrada de <i>Home Zone</i> em Scunthorpe, Lincolnshire, Reino Unido (fonte:DTLR,2005a)	65
Figura 18 – Sinal oficial de <i>Home Zone</i> no Reino Unido (fonte: IHIE, 2002) .....	65
Figuras 19 e 20 – Superfícies partilhadas em Scunthorpe, Lincolnshire e Lupton Street, Camden, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a).....	66
Figura 21 – Medidas de gestão do tráfego possíveis numa <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2001).....	67
Figuras 22 e 23 - Exemplos de medidas de acalmia de tráfego em <i>Home Zones</i> localizadas em Portchester (Hampshire) e em New-Castle-under-Lyrne (fonte: DTLR, 2005a).....	67
Figura 24 – O estacionamento como medida de acalmia de tráfego (fonte: IHIE, 2002) .....	69
Figura 25 – Possíveis configurações para o estacionamento numa <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2001) .....	69
Figura 26 – Área comum de uma <i>Home Zone</i> em Manchester, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)...	71
Figuras 27, 28 e 29 – Espaços criativos destinados às crianças em <i>Home Zones</i> no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a).....	71

Figuras 30, 31, 32 e 33 – Elementos decorativos desenvolvidos pela população de <i>Home Zones</i> no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a) .....	72
Figura 34 – Reuniões de projecto em <i>Home Zones</i> desenvolvidas no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a).....	77
Figura 35 – Envolvimento de classes etárias variadas no projecto de uma <i>Home Zone</i> em Southampton, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a) .....	77
Figura 36 – Envolvimento das crianças em actividades associadas à criação de uma <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2001) .....	77
Figuras 37 e 38 – Esquícios a 3 dimensões para auxiliarem a visão do futuro da rua (fonte: Biddulph, 2001).....	80
Figura 39 – Maqueta de uma <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2001) .....	80
Figura 40 – Simulações virtuais da configuração de <i>Home Zones</i> em Bristol, North Linc e Hull (no sentido dos ponteiros do relógio) (fonte: DTLR, 2005a) .....	80
Figuras 41 e 42 – Eventos em torno de um projecto de <i>Home Zone</i> (fonte: Biddulph, 2001) .....	81
Figura 43 – Residentes numa <i>Woonerf</i> em Delft (fonte: Biddulph, 2001).....	90
Figura 44 – Alguns exemplos do aspecto do espaço público em Staiths South Bank .....	95
Figura 45 – Custo das intervenções por ml em 14 casos de <i>Home Zones</i> inseridas no <i>Home Zone Challenge Fund</i> (£/m) (fonte: Biddulph, 2008) .....	101
Figuras 46 e 47 – Ruas típicas da área de estudo Mercês (fotografia da autora) .....	108
Figura 48 – Edifícios por período de construção – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE) ..	109
Figura 49 – Traçado da área de estudo Mercês e ruas da envolvente (fonte: maps.google.com).....	110
Figura 50 – Vista de pormenor sobre a área de estudo Mercês e nome das ruas (fonte: maps.google.com) .....	111
Figuras 51 e 52 – Têm vindo a ser instalados, nos reduzidos passeios da zona, pilaretes dissuasores de estacionamento (fotografias da autora).....	113
Figuras 53 e 54 – Reabilitação do edificado na área de estudo Mercês (fotografias da autora).....	115
Figura 55 – Uma das ruas mais largas da área de estudo Mercês (fotografia da autora).....	116
Figura 56 – Um apontamento de espaço de descanso no espaço público (fotografia da autora).....	116
Figura 57 – “ <i>Neighbouring</i> ” – área de estudo Mercês (fotografia da autora).....	116
Figura 58 – Um grupo de alunos do liceu convive na rua (fotografia da autora) .....	116
Figuras 59 e 60 – Ruas típicas da área de estudo Alvalade (fotografias da autora) .....	118
Figura 61 - Edifícios por período de construção – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE) .	119
Figura 62 - Traçado da área de estudo Alvalade e ruas da envolvente (fonte: maps.google.com) ...	120
Figura 63 - Vista de pormenor sobre a célula I da área de estudo Alvalade e nome das ruas (fonte: maps.google.com) .....	121
Figura 64 - Vista de pormenor sobre a célula II da área de estudo Alvalade e nome das ruas (fonte: maps.google.com) .....	122

Figura 65 – Escola primária da célula I na altura da sua construção (fonte: Costa, 2005) .....	124
Figura 66 – Escola primária da célula I nos dias de hoje (fotografia da autora) .....	124
Figura 67 – Interior de quarteirão de Siedlung Britz (fonte: Costa, 2005) .....	125
Figuras 68 e 69 – Aspecto do interior de dois quarteirões em Alvalade (fotografias da autora) .....	125
Figura 70 - Vegetação em crescimento selvagem no interior de um quarteirão (fotografia da autora) .....	126
Figura 71 – Caminho pedonal de acesso ao interior de um quarteirão (fotografia da autora) .....	126
Figura 72 – O fecho das entradas no interior dos quarteirões e a privatização (fotografia da autora) .....	126
Figura 73 – O único quarteirão que <i>escapou</i> à ocupação pelos residentes, e onde está instalado um campo de jogos (fotografia da autora) .....	126
Figura 74 – Vista de um impasse habitacional na área de estudo Alvalade (fotografia da autora) ...	127
Figura 75 – Perfis transversais de algumas vias locais, elaborados para ruas locais e ruas de atravessamento no plano do Bairro de Alvalade (fonte: Costa, 2005) .....	129
Figura 76 – Vizinhos conversam num impasse na área de estudo Alvalade (fotografia da autora) ..	131
Figura 77 – Estrutura etária da população residente – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE) .....	132
Figura 78 – Famílias clássicas – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE) .....	132
Figura 79 – Formação (concluída) dos residentes – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)	136
Figura 80 – Residentes empregados, por sector de actividade e residentes reformados ou pensionistas – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE) .....	141
Figura 81 - Estrutura etária da população residente – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE) .....	145
Figura 82 - Famílias clássicas – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE) .....	145
Figura 83 - Formação (concluída) dos residentes – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE) .....	148
Figura 84 - Residentes empregados, por sector de actividade e residentes reformados ou pensionistas – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE) .....	151
Figuras 85 e 86 – Falta de higiene e de civismo no espaço público da área de estudo Mercês (fotografias da autora) .....	156
Figura 87 – Degradação do pavimento numa rua da área de estudo Mercês (fotografia da autora).	157
Figuras 88 e 89 – Focos de vandalismo no espaço público da área de estudo Mercês (fotografias da autora) .....	158
Figuras 90 e 91 – Desadequação do espaço público à procura de estacionamento e redução da área pedonal na área de estudo Mercês (fotografias da autora) .....	159
Figura 92 – Um “aventureiro” (fotografia da autora) .....	159
Figura 93 – Degradação das zonas verdes adjacentes aos edifícios (fotografia da autora) .....	164

Figura 94 – Degradação de um jardim (fotografia da autora) .....	164
Figura 95 – Degradação do pavimento na área de estudo Alvalade (fotografia da autora) .....	165
Figuras 96 e 97 – Estacionamento abusivo e desordenado em Alvalade (fotografias da autora).....	166
Figuras 98 e 99 – O automóvel domina o espaço reservado ao peão (fotografias da autora) .....	166
Figura 100 – Paragem de <i>Pedibus</i> na área de estudo de Alvalade (fotografia da autora) .....	167
Figuras 101 e 102 – Curiosamente, é nas vias estruturantes, de maior tráfego automóvel, que estão presentes o mobiliário urbano, a dissuasão do estacionamento e uma área significativa dedicada aos peões (fotografias da autora) .....	167

## **ÍNDICE DE QUADROS**

Quadro 1 – Os domínios do <i>capital social</i> e as políticas adequadas para o seu desenvolvimento (fonte: Forrest e Kearns, 2001) .....	25
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----



## **ÍNDICE DE CARTAS**

Carta 1 – Localização das Áreas de Estudo no concelho de Lisboa .....	107
Carta 2 – Área de Estudo Mercês . Freguesias abrangentes .....	112
Carta 3 – Classificação da rede viária na área de estudo Mercês .....	114
Carta 4 – Área de Estudo Alvalade . Freguesia abrangente .....	123
Carta 5 – Classificação da rede viária na área de estudo Alvalade .....	128
Carta 6 – Densidade Populacional por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	133
Carta 7 – Densidade de indivíduos residentes de idade entre 0 e 4 anos, por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	134
Carta 8 – Densidade de indivíduos residentes com 65 ou mais anos, por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	135
Carta 9 – Densidade de Famílias Clássicas com 1 ou 2, pessoas por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	137
Carta 10 – Densidade de Famílias Clássicas com 3 ou 4 pessoas, por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	138
Carta 11 – Densidade de indivíduos residentes pensionistas ou reformados, por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	139
Carta 12 – Densidade de indivíduos residentes empregados, por subsecção estatística – Área de estudo Mercês .....	140
Carta 13 – Densidade Populacional por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	142
Carta 14 – Densidade de indivíduos residentes de idade entre 0 e 4 anos, por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	143
Carta 15 – Densidade de indivíduos residentes com 65 ou mais anos, por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	144
Carta 16 – Densidade de Famílias Clássicas com 1 ou 2, pessoas por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	146
Carta 17 – Densidade de Famílias Clássicas com 3 ou 4 pessoas, por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	147
Carta 18 – Densidade de indivíduos residentes pensionistas ou reformados, por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	149
Carta 19 – Densidade de indivíduos residentes empregados, por subsecção estatística – Área de estudo Alvalade .....	150









# 1

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação centra-se na importância do bairro no planeamento urbano. Os esforços que têm vindo a ser desenvolvidos no planeamento a este nível prendem-se com a execução de um desenho urbano de qualidade, tendo em conta que as ruas que usamos no nosso dia-a-dia podem ter um forte efeito nas nossas vidas (Twigg, em DTLR, 2005a), mas vão para além dos aspectos físicos e estéticos, procurando incluir amplos objectivos sociais, como a criação de comunidades saudáveis, a sua capacitação para responder a alguns dos problemas urbanos, o desenvolvimento das economias locais e a preservação da qualidade do ambiente, desígnios alcançados a partir da influência nos processos sociais e políticos que condicionam a vida de um bairro (Rohe, 2009).

Com efeito, como se poderá ver, o foco conferido especialmente à escala local no planeamento urbano nunca cessou, tendo utilizado, no entanto, diferentes abordagens, à medida que a sociedade foi evoluindo. Nos dias de hoje, as preocupações em torno da crise social levam ao regresso da discussão, não só em meio académico, como também nos círculos políticos, acerca da importância das redes sociais, nomeadamente, as redes de *vizinhança*, e da transformação da cidade num espaço de maior vivência, com o objectivo de fazer sobreviver, ou mesmo recriar essa interacção social. Neste enquadramento, a presente dissertação pretende não só ilustrar o estado do debate acerca desta temática, como também analisar uma opção concreta que reflecte o referido objectivo.

Desta forma, num primeiro capítulo, é exposto o debate teórico em torno da questão da *vizinhança* e da sua importância no planeamento à escala local. Em consequência do aprofundamento do tema, tornou-se impossível não fazer referência a discussões recentes acerca de temas adjacentes como a comunidade local e os processos de *governância*, a sustentabilidade e a diversidade particularmente procuradas a esta escala (nos domínios funcional, social e ambiental), bem como a importância que é dada ao espaço público na promoção de comunidades de *vizinhança* mais coesas. Considerou-se relevante que este capítulo se iniciasse com uma breve contextualização histórica das grandes linhas de pensamento e de planeamento especialmente orientadas para a escala do bairro que estão presentes desde o fim do séc. XIX, e que, ainda hoje, em muito influenciam as intervenções a este nível. No final deste capítulo, é elaborada uma importante síntese das reflexões que se podem retirar destes debates, assim como das questões fundamentais que estão por responder, e que são exploradas nos capítulos seguintes.

Numa segunda parte do trabalho, as temáticas discutidas são transferidas para um nível concreto, através da descrição e análise de uma estratégia específica de planeamento ao nível local – as *Home Zones*<sup>1</sup> – conceito desenvolvido e aplicado na última década no Reino Unido, sendo antecedido por

---

<sup>1</sup> Referidas, ao longo do trabalho, frequentemente, pela sigla HZ.

inúmeras experiências idênticas noutros países, desde os anos 70. Associando-a a medidas de gestão criativa do tráfego automóvel em áreas residenciais e de um redesenho, muitas vezes radical, de todo o espaço público, a estratégia procura a criação de um ambiente de forte vivência ao nível da rua, com o objectivo do aumento da coesão social ao nível das comunidades locais, através do envolvimento e responsabilização dos cidadãos ao longo de toda a estratégia, desde a ponderação da sua adopção, até à implementação e manutenção.

Por fim, e tendo em conta que o conceito tem sido adoptado em vários países europeus, julgou-se relevante o desenvolvimento de uma abordagem mais empírica que esboçasse uma possível transferência da estratégia para o contexto urbano português. Através da selecção e observação de duas áreas de estudo no concelho de Lisboa, pretendeu-se não só indagar o estado da noção de *vizinhança* e da existência de comunidades locais, identificando os principais *factores de crise* que estão, inevitavelmente, associados a estas questões, como também analisar criticamente a adequabilidade da estratégia das HZ ao caso português, como abordagem para a promoção de bairros mais vibrantes e mais coesos.

Assim, a pertinência do presente trabalho pode ser resumida nos seguintes objectivos:

- Investigar a relevância, na evolução do planeamento, e principalmente o estado do debate actual em torno da noção de *vizinhança* e temas associados, e a importância que lhe é conferida, actualmente, na vida urbana, em particular no contexto português;
- Efectuar uma transferência de boas práticas, através de um contributo expositivo, em Portugal, acerca do conceito de *Home Zones*, estratégia que já existe há mais de 30 anos em variados países da Europa, e que nunca foi equacionada para o caso português; sintetizar a avaliação de alguns casos reais no Reino Unido, analisando os benefícios, assim como os riscos da iniciativa; mostrar como esta estratégia pode ser relevante para fazer *sobreviver* e incentivar os valores associados à comunidade local;
- Analisar criticamente a adequabilidade da estratégia a duas áreas inseridas no contexto urbano de uma cidade portuguesa, neste caso, a capital, Lisboa, investigando os factores, nomeadamente relacionados com o contexto social, mas também de ordem física, que podem justificar a utilização de uma abordagem deste tipo.

É importante clarificar o leitor, desde início, da utilização exaustiva de determinado termo ao longo do documento, nomeadamente da dificuldade inerente à tradução do termo *neighbourhood* para o termo *vizinhança* – enquanto o termo *vizinhança* aparenta dizer respeito apenas a um domínio físico da zona em que vivemos, o termo inglês *neighbourhood* transfere-nos para um domínio mais abrangente, que envolve também as pessoas e os hábitos dessa zona. Torna-se, por isso, um pouco limitativo utilizar o termo português. Assim, esclarece-se que, daqui em diante, neste documento, ao utilizar o termo *vizinhança*, abrange-se a globalidade do conceito, no que respeita às características físicas, mas também às características sociais, ambas contempladas na actividade do planeamento urbano. Será utilizado, também, com alguma frequência, o termo *unidade de vizinhança*, criado por Clarence Perry (1929), mas depois vastamente alargado para definir uma célula ou unidade física de intervenção em que se pretende estudar ou desenvolver o conceito.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Clarifica-se, desde já, também, a diferenciação da utilização do itálico e das aspas ao longo do documento. O itálico é utilizado, essencialmente, em palavras de língua estrangeira, ou para reforçar a importância de determinadas palavras. É ainda utilizado nas citações de autores, quando a frase ou expressão é transcrita tal qual como consta no documento de que foi retirada. As aspas são utilizadas em palavras de tom mais coloquial. Por fim, a conjugação de aspas e itálico é utilizada na citação de expressões proferidas por pessoas entrevistadas nas áreas de estudo que se julgou relevante incluir, para uma melhor compreensão do diagnóstico dessas áreas.

Segundo Carmona *et al* (2003, p. 114), *a essência do desenho de uma vizinhança é a seguinte: dado que existem vizinhanças bem sucedidas, deveria ser possível, em princípio, criar soluções idênticas.* No final do presente trabalho poder-se-á perceber se esta transferência é ou não linear.



# 2

## PORQUÊ O BAIRRO?

### 2.1. O PLANEAMENTO AO NÍVEL LOCAL NO PASSADO

#### 2.1.1. O PLANEAMENTO DA VIZINHANÇA AO LONGO DO SÉC. XX

A reflexão em torno do conceito de *vizinhança* e o estudo do planeamento a este nível têm vindo a ser desenvolvidos há mais de um século. Para compreender a importância que tem hoje o foco do planeamento ao nível local, devemos, em primeiro lugar, revisitar as teorias existentes acerca do tema, bem como as reflexões de alguns autores relevantes do séc. XX, analisando se ainda se consideram pertinentes no contexto do séc. XXI, e se ainda conseguem responder aos problemas da *vizinhança* moderna.

Julgou-se relevante a inclusão de uma contextualização histórica da evolução do planeamento a esta escala, visto que, à medida que se foi investigando o debate actual, se observou que, em várias linhas de pensamento, como veremos adiante, estão presentes reminiscências de importantes abordagens da escala do bairro desenvolvidas durante o último século. Estas abordagens trouxeram contribuições relevantes para o exercício do planeamento, incluindo a atenção especial na forma como o desenho do bairro pode influenciar a vivência urbana e os comportamentos sociais, e, mais recentemente, a institucionalização da participação cívica (Rohe, 2009). Para além disso, o enquadramento de uma das áreas de estudo posteriormente seleccionadas (Alvalade), em determinados princípios de planeamento urbano do passado, ajuda a compreender algumas dinâmicas dessa área, como se poderá ver mais adiante, no capítulo 4.

Começamos no célebre movimento da *cidade-jardim*. O planeamento de variadíssimas cidades da era industrial foi influenciado pelas ideias do britânico Ebenezer Howard, o pai da *cidade-jardim*, conceito que é consubstanciado no seu livro de 1898, *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform*, reeditado em 1902 com o título de *Garden Cities of Tomorrow* (Lamas, 2004). Conforme nos descreve Peterman (2000), Howard propunha um desenho urbano que pretendia incorporar o melhor da cidade e do meio rural. Sugerindo um modelo não somente relacionado com o desenho urbano, mas de organização social e económica, o seu objectivo era o de criar na cidade vilas auto-suficientes, eliminando as desvantagens de viver na cidade, mas evitando o aborrecimento da vida no campo. Cria um modelo de unidade urbana, em que, no centro, se instalam a cultura e o comércio, e, em torno destes, as residências. A área residencial seria rodeada de uma cintura verde, através da qual ruas e caminhos permitiam o acesso às fábricas. Os locais de trabalho eram, assim, separados das áreas residenciais, mas de fácil acesso, o que poderia resolver parcialmente os problemas de poluição e outras externalidades associadas à actividade industrial (Peterman, 2000).

Howard concretiza a sua ideia em cidades britânicas como Letchworth (1904), Hampstead (1909) e Welwyn (1919), situadas na envolvente de Londres, com a participação de discípulos seus como Raymond Unwin, que contribui também para a divulgação do método de composição urbana da *cidade-jardim* (Lamas, 2004). Unwin foca-se particularmente no desenvolvimento de soluções que procuravam favorecer as relações de *vizinhança* e constituir pequenas comunidades urbanas, como o impasse (*cul-de-sac*), que permitia a criação de um pátio, que funcionaria como espaço de convivência, criando uma categoria intermédia entre o espaço público da rua, que passa a ser espaço de circulação, e o espaço privado, o da habitação (Lamas, 2004).

Quando é criada a Associação Americana de Planeamento Regional (RPAA), em 1923, os seus fundadores, entre eles Lewis Mumford, adoptaram o ideal da *cidade-jardim* de Howard como o modelo para a criação e manutenção de um *sentido de comunidade* em bairros residenciais (Peterman, 2000). As teorias de Howard influenciaram o urbanismo em variadíssimos países, no período entre as duas grandes guerras (Lamas, 2004).

Por esta altura, um dos membros fundadores da RPAA, Clarence Perry, introduz o conceito de *unidade de vizinhança* (Perry, 1929) – Figura 1 – desenvolvida como um meio para organizar, de uma forma racional e sistemática, as zonas da cidade. Constatando que as relações sociais entre vizinhos, que existiam nos antigos bairros, tendiam a desaparecer nas novas urbanizações e grandes metrópoles, pretendia-se recriá-las através da planificação urbana (Lamas, 2004). Perry propõe que cada *unidade de vizinhança* seja dotada de quatro elementos fundamentais (Carmona *et al*, 2003): (i) uma escola do ensino básico, (ii) pequenos parques e zonas de lazer, (iii) pequenas lojas, e (iv) uma configuração de edifícios e ruas que permitisse que as infra-estruturas públicas estivessem acessíveis por via pedonal e de uma forma segura. Os atributos considerados por Perry para definição desta unidade eram (Carmona *et al*, 2003): (i) o tamanho – a população necessária correspondente à utilização da escola, (ii) limites definidos – através de artérias da cidade em que o tráfego é superior ao das ruas internas à unidade (ruas com essa configuração não devem nunca atravessar a unidade), (iii) ênfase dado aos espaços abertos, (iv) existência de locais institucionais no ponto central da unidade – *the family neighbourhood* -, de forma a que a sua área de influência coincida ao máximo com a unidade, (v) pequenas lojas localizadas nos vértices da unidade, de forma a que unidades de comércio sejam criadas nas junções entre as várias *unidades de vizinhança*, e (vi) um sistema interno de arruamentos dimensionado de uma forma proporcional ao tráfego previsto. A *unidade de vizinhança* representava uma fracção urbana que poderia ser auto-suficiente, mas que estaria relacionada com o conjunto (Southworth e Ben-Joseph, 1995).





Figura 1 - A Unidade de Vizinhança de Clarence Perry (fonte: Leccese e McCormick, 2000 em hugeasscity.com)

Várias soluções físicas propostas por Perry, como a utilização de impasses, ruas residenciais, separação entre tráfego automóvel e tráfego pedonal, entre outras, foram incorporadas no plano da cidade de Radburn (1928), nos E.U.A., desenvolvido pelos urbanistas Clarence Stein e Henry Wright. Em Radburn, Stein e Wright pretendiam aplicar os seguintes princípios: substituição dos quarteirões por blocos habitacionais (casas agrupadas duas a duas); hierarquização das ruas; separação total entre a circulação de automóveis e de peões, criando-se uma rede de caminhos pedonais que se cruzavam em desníveis com as ruas; orientação dos espaços principais das habitações para jardins; criação de faixas verdes formando um parque que se espalha por toda a cidade; redução ao mínimo do logradouro privado, em favor de um espaço livre público. Pretendiam ainda, já nesta altura, resolver alguns desafios como a utilização dos automóveis, permitindo o seu acesso até à habitação, mas protegendo os residentes dos seus perigos e inconvenientes. Apesar de não ter sido concluído, devido à crise dos anos 30, este projecto, muito inovador na época, ficou bastante conhecido, tendo recebido o nome de *Implantação de Radburn* (Lamas, 2004).

Quer pela aparente clareza dos seus conceitos, quer pelos resultados evidenciados em algumas aplicações, a teoria da *unidade de vizinhança* reflectiu um inegável sucesso, tendo influenciado a construção de inúmeras áreas habitacionais a partir dos anos 20. No período do pós-guerra, a necessidade da reconstrução ambiental assistiu a um intenso debate em torno dos modelos de organização habitacional. Neste contexto, emerge a necessidade da criação de comunidades urbanas, a partir de populações novas e desenraizadas, o que suscitou a adopção de alguns dos conceitos inerentes ao modelo da *unidade de vizinhança*.

Todavia, como defende Lamas (2004, p. 322), após alguns anos de experimentação destes conceitos, verificava-se que *a ambicionada vida social não tinha sido conseguida, nem tal processo implicava necessariamente o bem-estar e satisfação dos habitantes*. Segundo o autor, esse fracasso devia-se a

dois principais aspectos: em primeiro, a desagregação dos conceitos utilizados, revelando-se a impossibilidade de impor a criação de grupos ou comunidades sociais através do planeamento; em segundo, a desadequação e falta de flexibilidade das formas urbanas utilizadas, que inviabilizavam a instalação, no futuro, de outros usos que não os instalados inicialmente, como por exemplo os que respeitam ao sector terciário.

Como afirma Lamas (2004, p. 322):

*Hoje, poder-se-ia sorrir com condescendência da boa-fé das gerações de urbanistas que acreditaram que a vida social e comunitária pudesse ser criada do estirador para a cidade... A sociologia revelou não saber desenhar a cidade e, por mais válidos que sejam os seus pressupostos, não chegam para constituir verdadeiro espaço urbano.*

Mais tarde, na cidade moderna, o quarteirão é suprimido e substituído pela *unidade de habitação*, segundo Lamas (2004), o contraponto arquitectónico da *unidade de vizinhança*. No entanto, pode observar-se que a filosofia que desencadeia o planeamento da *unidade de vizinhança* está também presente na arquitectura da *unidade habitacional*. A *unidade habitacional* representa, para Corbusier, o elemento morfológico de organização da cidade. Mas as funções da cidade tradicional são reproduzidas nesta escala: o espaço de implantação do edifício constitui o espaço público, e no interior do edifício integram-se as funções de comércio, equipamentos elementares e habitação, numa procura pela criação de uma unidade sustentável. Adicionalmente, orientação dos edifícios definir-se-ia tendo em conta a orientação solar, e todo o conjunto *proporcionaria uma vida feliz aos seus habitantes* (Lamas, 2004, p. 354). *O tempo revelaria que, afinal, essa utopia não serviria as aspirações da sociedade* (Lamas, 2004, p. 358). Segundo Goitia (1982), Corbusier não se deteve a analisar os aspectos económicos, sociais ou políticos, pensando que a restauração do ambiente material traria, como consequência, o aparecimento de instituições idóneas para o seu governo.

Na verdade, uma das falhas da cidade modernista, no que toca à sua dimensão social, estaria na função atribuída ao espaço público, que fica reservado apenas à circulação. Alves (2003) defende mesmo que *a concepção modernista da cidade, como um produto de funções urbanas dominadas pelos transportes, priva a rua do seu papel vocacional e do seu significado* (p. 65).

Mas regressando ao conceito tradicional de *unidade de vizinhança*, por esta altura, Jacobs (1961) afirmaria: *Como conceito sentimental, vizinhança é prejudicial ao planeamento urbano. Dá lugar a tentativas de transformar a vida urbana num arremedo da vida em cidades de pequeno porte ou subúrbios* (p. 123). Apesar de muito crítica em relação aos conceitos de *unidade de vizinhança*, Jacobs refere que, embora esse *modelo ideal* não tenha sido, na maior parte das vezes, reproduzido à risca, foi referência para inúmeros projectos, quer de construção, quer de revitalização de bairros americanos nos anos quarenta-cinquenta, podendo ter significativos efeitos no futuro das cidades – ex: só na cidade de Nova Iorque, em 1959, mais de meio milhão de pessoas já vivia de acordo com essa concepção de bairro planeado (Jacobs, 1961).

Podemos referir, ainda, algumas outras iniciativas presentes já do final do século XX, de menor escala em termos de projecção ao nível da criação de correntes de pensamento, mas cuja natureza é a intervenção utilizando a unidade bairro. As abordagens mais recentes do conceito do desenho de *vizinhança* dão especial ênfase ao *mix* de usos, que é muito valorizado do ponto de vista da sustentabilidade social e ambiental (Carmona *et al*, 2003). Iniciado com o Plano *Birmingham Urban Design Strategy* (BUDS) (Tibbalds *et al*, 1990, em Carmona *et al*, 2003), o conceito de *mixed-use urban quarters* influenciou o planeamento urbano de inúmeras cidades como Glasgow, Leeds, Sheffield e Leicester, no Reino Unido, bem como Seattle e Portland, nos E.U.A. Os principais

objectivos eram a identificação e o reforço do carácter de determinadas áreas, procurando, simultaneamente, aumentar ou salientar as entradas e os pontos de referência, redefinir a hierarquia viária, aumentar as actividades ao nível da rua, e reabilitar zonas centrais da cidade para usos variados.

Outro exemplo de procura da sustentabilidade ao nível da *vizinhança*, no Reino Unido, foram as *urban villages* (Aldous, 1992), inspiradas no movimento do *Novo Urbanismo*. Igualmente baseadas na diversidade de usos, com as *urban villages* pretende-se a criação de espaços de *vizinhança* suficientemente pequenos de forma a que todos os pontos sejam acessíveis a pé, e os residentes se possam conhecer uns aos outros, e suficientemente grandes de modo a suportar um conjunto relativamente vasto de actividades e infra-estruturas de apoio à população. Nesta estratégia, deve ser garantido um equilíbrio entre edifícios para residir e para trabalhar, deve promover-se um ambiente amigável para o peão, permitindo o acesso do automóvel, mas sem encorajar a sua utilização. A diversidade não está somente presente nos usos, mas também no tipo e altura dos edifícios, bem como no domínio das propriedades (posse e arrendamento). O imaginário de uma *urban village*, segundo Colomb (2007), é sustentado por referências a uma urbanidade civilizada, em que os comportamentos humanos e os encontros são encorajados e enquadrados por espaços públicos bem desenhados, ruas e espaços de socialização, como cafés. Variadas aplicações deste conceito estão presentes no Reino Unido. A corrente do *Novo Urbanismo*, bem como o debate em torno da procura de sustentabilidade à escala local, serão estudados detalhadamente, adiante, neste trabalho.

Resumindo, Carmona *et al* (2003) consideram que, ao longo dos anos, três principais vertentes influenciaram o desenho do bairro como *unidade de vizinhança*:

- Em primeiro, a criação de uma *vizinhança* é vista como uma forma de oferecer identidade e carácter a uma zona, quer a nível físico, quer a nível sociocultural, criando ou aumentando a sensação de lugar;
- Em segundo, o desenho e a organização por *unidades de vizinhança* consubstancia uma forma relativamente pragmática de planear áreas urbanas. A este nível, referem os autores, têm existido tentativas de evolução, nomeadamente no que diz respeito à mistura de usos, em oposição ao tradicional espaço monofuncional (residencial), que procurem uma maior auto-suficiência da *vizinhança* – por exemplo, reduzindo a necessidade de deslocação, através da criação de oportunidades de trabalho ou lazer próximas do local de residência.
- Em terceiro, e mais questionável, as *vizinhanças* podem ser vistas como uma forma de criação de áreas de grande interacção social. O projecto de bairros deste tipo está, na maior parte dos casos, associado ao *determinismo espacial ou ambiental*, que defende que determinado desenho urbano, determinadas formas e determinados usos do solo permitem a criação de comunidades.

#### 2.1.2. PARÂMETROS DE DEFINIÇÃO DA VIZINHANÇA

Tendo em conta a revisão bibliográfica de alguns autores que focam o conceito de *vizinhança* ao longo do séc. XX, é possível estabelecer algumas características estruturais que podem definir o referido *modelo ideal* de bairro, e respectivas críticas a esse modelo. Neste ponto são especialmente enunciadas reflexões de Jacobs (1961), por esta autora se ter debruçado criticamente, de uma forma especial, sobre esta temática.

- A dimensão  
Nos modelos mais tradicionais, o tamanho de uma *unidade de vizinhança* é normalmente definido em termos de população (atraída por determinado equipamento, por exemplo,

uma escola), pela área (normalmente a que pode ser totalmente acessível a pé confortavelmente), ou através de ambos os parâmetros.

A investigação mostra que *vizinhanças* identificadas nem sempre coincidem com o que os residentes percebem como a sua *unidade de vizinhança* (Carmona *et al*, 2003). Jacobs (1961) defende, até, que não faz sentido definir uma dimensão para uma *vizinhança*, visto que o seu tamanho varia até para pessoas que vivem no mesmo local, dado que algumas se deslocam mais longe do que outras, passam mais tempo na rua, ou têm conhecidos que se encontram em locais diferentes.

- Os limites geográficos

Ao longo dos tempos prevaleceu a ideia de que limites claros definindo um território aumentam a interação social e funcional, o sentido de comunidade e a identificação com a área (Carmona *et al*, 2003). No entanto, alguns autores clássicos rejeitam esse modelo. Jacobs (1961), por exemplo, afirma que, onde quer que funcionem bem, as *vizinhanças* não possuem um início e um fim que as defina como unidades isoladas. Defende, aliás, que um bairro nitidamente isolado está condenado ao fracasso, e que grande parte do êxito dos bairros está ligada à sua sobreposição e interpenetração para além das esquinas. Lynch (1981, p. 401) reforça esta ideia, afirmando que planejar uma cidade como uma série de *unidades de vizinhança* seria fútil e iria favorecer a segregação social. *É suposto que a cidade seja contínua, e não um conjunto de células*, defende o autor.

Várias cidades espalhadas pelo mundo foram planeadas em torno do conceito de *unidade de vizinhança* de Perry. No entanto, o planeamento de cidades posteriores abandonou a ideia, pois nem o estilo de vida das pessoas, nem a afiliação que tinham coincidiam com os limites definidos da *unidade de vizinhança* (Lang, 1994).

- Os usos

Os modelos da *cidade-jardim*, da *unidade de vizinhança* de Perry e simpatizantes destes estão mais associados à monofuncionalidade – apesar de, para a mesma unidade, estarem planeados diferentes usos (habitação, escola primária, lojas, campos de jogos, centros comunitários, e, em unidades maiores e mais ricas, igreja, sala de reuniões e de teatro, clube, piscina, e até mesmo pequenos museus), cada uso está representado numa zona específica. A residência está separada do local de trabalho (embora possam estar perto um do outro), e existem zonas específicas para a instalação de equipamentos e serviços.

Nas discussões do conceito de *vizinhança* da segunda metade do séc. XX já aparece recorrentemente a defesa do *mix* de usos. Jacobs (1961) vê até essa diversidade como um encorajamento à criação de um sentido de *vizinhança*, defendendo que, quando o espaço de residência é intercalado com zonas para trabalhar, de lazer ou de compras, a integração social de pessoas diferentes (nomeadamente de diferentes classes de rendimentos, raças e idades) é estimulada, visto que as pessoas tendem a deslocar-se menos de automóvel e mais a pé. Achimore (1993, em Carmona *et al*, 2003) reforça esta tese, afirmando que a mistura entre os usos habitação e comércio cria um espaço multiusos, em que se tende a demorar mais, oferecendo uma oportunidade para encontros espontâneos repetidos, que, no fundo, cria e fortalece o sentido de comunidade. Vários autores defendem, ainda, que uma mistura de tipos de habitação pode também incentivar o contacto entre pessoas de diferentes classes sociais (Talen, 1999).

No debate actual a discussão acerca das potencialidades da mistura de usos permanece. Os moldes em que é desenvolvida na literatura académica contemporânea são expressos num ponto adiante, neste capítulo.

- A auto-suficiência

Vários autores e urbanistas defenderam o planeamento através de *unidades de vizinhança*, na perspectiva de oferecer, na envolvente à residência, todas as respostas às necessidades básicas das famílias – espaço de recreação, redes pedonais, principais lojas e serviços, centro cívico, igreja, entre outros –, tendo em vista uma sustentabilidade funcional. Esta posição foi, no entanto, posteriormente, vista por muitos como um factor de isolamento, e, como se viu atrás, de criação utópica de células independentes que compunham o tecido urbano como uma *manta de retalhos*.

Jacobs (1961) é muito crítica quanto ao planeamento de bairros como unidades auto-suficientes. Rejeita as noções de que as *vizinhanças* podem ter limites geográficos perfeitamente identificáveis, e de que o bairro ideal corresponde à aldeia urbana supostamente acolhedora, voltada para si mesma e auto-suficiente. Argumenta, afirmando que as pessoas da cidade possuem mobilidade e podem fazer escolhas por toda a cidade. Defende que qualquer conceito de *vizinhança* deve ser fluido, permitindo que as pessoas se liguem a partir dos interesses, das associações e dos motivos. Jacobs não quer, com isto, dizer que as cidades não necessitam de *vizinhanças*. Até porque defende que a qualidade dos espaços de *vizinhança* da cidade – os lugares onde as pessoas vivem, se divertem, e desenrolam as suas actividades diárias – determina a qualidade global da vida urbana. *A falta de autonomia tanto económica quanto social nos bairros é-lhes natural e necessária, simplesmente porque eles são integrantes das cidades* (Jacobs, 1961, p. 128).

- O significado social / a comunidade

Perry considera que a vida social se desenvolve graças à utilização de serviços comuns, prevendo, para a sua *unidade de vizinhança*, como já foi referido, serviços diversificados. Pretendia, assim, com uma disposição estudada para os equipamentos e serviços, atingir objectivos como a interacção espontânea entre vizinhos, a criação de um *sentido de comunidade* e de uma identidade, e a harmonia social (Carmona *et al*, 2003). A circulação automóvel não deveria cortar os acessos aos edifícios e perturbar a vida comunitária.

Variados autores da segunda metade do séc. XX já se debruçavam sobre a questão da criação de comunidades na cidade, e o cumprimento deste objectivo através do planeamento de bairros. Em 1961, Gans (1961) sublinhava que, enquanto a proximidade pode iniciar relações sociais e manter relações mais superficiais, a amizade requer homogeneidade social. No seu tempo, Jacobs (1961) já criticava também o *determinismo espacial*, utilizando a imagem de que a construção de um bom edifício escolar não garante, necessariamente, uma boa educação. Suttles (1972, em Carmona *et al*, 2003) refere que, quando as relações de *vizinhança* existem, essas relações são praticamente mantidas com vizinhos muito próximos, que vivem no mesmo edifício ou na porta ao lado, constituindo o que se pode chamar de uma *sub-vizinhança*. Ahlbrandt (1984) defende que residentes de um nível económico mais elevado estão menos ligados à *vizinhança*, em parte devido à vasta gama geográfica de contactos que têm à disposição, e Fried (1986) afirma que a importância da *vizinhança* diminui com o aumento da posição social.

Principalmente alguns adeptos do *Novo Urbanismo* são criticados por defenderem que determinadas estratégias de desenho urbano criariam, inexoravelmente, um sentido de comunidade (Talen, 1999).

Apesar das críticas e dificuldades, a grande maioria valoriza a importância da *vizinhança* na vida urbana. Jacobs (1961) refere que *até mesmo o mais cidadão dos cidadãos se importa com o ambiente da rua e do distrito em que mora, sejam quais forem as suas opções fora deles; e os moradores comuns das cidades dependem bastante do seu bairro na vida quotidiana que levam* (p. 128).

Por fim, Jupp (1999) afirma que a rua é a mais forte unidade social.

## 2.2. O PLANEAMENTO AO NÍVEL LOCAL NO DEBATE ACTUAL

A prática e o ensino do planeamento deslocaram-se de uma abordagem essencialmente centrada no desenho do ambiente físico urbano, para abordagens que se passam a centrar no desenvolvimento (Berke, 2002). Nos pontos que se seguem, apresenta-se a revisão bibliográfica que expõe o debate mais recente acerca da questão da *vizinhança* e de temas a ela inevitavelmente associados.

### 2.2.1. A VIZINHANÇA E A DISCUSSÃO ACERCA DA ESCALA LOCAL

Da revisão da bibliografia mais recente acerca do tema, pode constatar-se que o debate em torno do conceito *vizinhança* se mantém vivo, quer no discurso académico, quer também no discurso político presente em inúmeros países. Como se viu no capítulo anterior, o conceito desenvolve-se ao longo de todo séc. XX, apresentando diferentes abordagens (principalmente tendo em conta a evolução das cidades e da sociedade ao longo do tempo), permanecendo aceso no séc. XXI, em que se colocam, porém, novos desafios. Segundo Rohe (2009), o planeamento do bairro é, actualmente, mais importante do que nunca.

Todavia, enquanto que o ênfase dado à questão do planeamento de *unidades de vizinhança* ao longo da história do urbanismo no séc. XX se prende, principalmente, com questões físicas – relativas ao desenho urbano, à disposição de usos, à construção de ideais físicos de bairro que pretendiam moldar a vida urbana – nos dias de hoje a questão da *vizinhança* abre as portas a um vasto conjunto de temas e processos, dos quais se salientam as questões da criação de *capital social*, da *governância* e da sustentabilidade. Tradicionalmente, os urbanistas consideravam uma *vizinhança* como um conjunto de entidades físicas específicas, como escolas, lojas, centros de saúde e de recreação, sendo que a provisão do bem-estar social era desenhada em torno destes elementos. No entanto, o significado meramente geográfico da *vizinhança* caiu em desuso (Sullivan e Taylor, 2007).

A noção de *vizinhança* pode ser representativa de uma escala, que tem sido progressivamente reconhecida como um importante conceito socio-espacial, muito em particular no Reino Unido, em que diversos programas políticos têm revelado forte incidência (Jenks e Dempsey, 2007). Forrest e Kearns (2001) reafirmam esta tendência, confirmando que nos debates teóricos e políticos contemporâneos relativos à coesão social, o bairro tem reemergido como um importante cenário para a maioria dos processos que, supostamente, moldam a identidade social e as oportunidades de vida.

### Definição e importância da vizinhança

A importância dada ao conceito *vizinhança* (no sentido amplo do termo inglês *neighbourhood*) na política e na prática excede indiscutivelmente a compreensão da sua definição e significado (Jenks e Dempsey, 2007). Sendo frequentemente empregue por académicos, profissionais, políticos e cidadãos, o termo *vizinhança* sofre de uma falta de consenso na sua definição (Kearns e Parkinson, 2001). Variados significados foram atribuídos ao termo no passado, desde: uma construção urbana global (Suttles, 1972, em Jenks e Dempsey, 2007), uma entidade funcional que suporta residentes e respectivos serviços (Barton *et al*, 1995; Hallman, 1984), *um lugar-chave de vivência através do qual as pessoas têm acesso a recursos materiais e sociais, (...) e que simboliza aspectos de identidade dos que nele vivem, para eles próprios e para as pessoas de fora* (Healey, 1998, p. 69), ou, numa definição mais recente, *área geograficamente circunscrita que as pessoas utilizam de uma forma prática e simbólica* (Blokland, 2003, p. 213). A propósito da dificuldade da definição do termo expressa por diversos autores, Galster (2001) acaba por afirmar que *toda a gente sabe o que é, quando ela existe* (p. 2111). Por fim, defendem Jenks e Dempsey (2007, p. 155), *vizinhança* é definida quer como *distrito* – uma construção física, descrevendo a área em que as pessoas vivem, quer como *comunidade* – uma construção social, descrevendo as pessoas que vivem nessa área. Mas no que diz respeito à questão da comunidade, lá se chegará neste capítulo.

No que respeita à definição geográfica de uma *vizinhança*, já referida no capítulo anterior, a literatura mais recente tem também uma palavra a dizer. Talen (2003) identifica a *vizinhança* como o espaço em torno da residência no qual é possível aceder facilmente a serviços e equipamentos. Lowndes e Sullivan (2008) defendem que uma comunidade pode não ter limites geográficos, mas uma *vizinhança* tem, mesmo que os seus limites sejam entendidos de uma forma diferente por diferentes pessoas – ou até pelas mesmas pessoas em relação a diferentes actividades e relacionamentos, ou diferentes etapas da sua vida. A geografia é necessária, mas não o elemento suficiente para definir uma *vizinhança* (Lowndes e Sullivan, 2008).

Kearns e Parkinson (2001) fazem um remate do debate contemporâneo, afirmando que não existe uma única e generalizável interpretação do conceito de *vizinhança*. Concordando, Sullivan e Taylor (2007) descrevem *vizinhança* como algo complexo, multidimensional e dinâmico, afirmando que a sua construção depende da natureza das interações entre os indivíduos e o seu ambiente. Tendo em conta a recente tendência da política britânica para a valorização da escala local, documentos oficiais vêm reforçar esta ideia, afirmando que *o que cada pessoa identifica como a sua vizinhança depende de uma série de circunstâncias, incluindo por exemplo, a geografia da zona, a construção da comunidade local, sentimentos de identidade e de pertença. As percepções das pessoas da sua vizinhança dependerão, também, do facto de viverem em áreas rurais, suburbanas ou urbanas. Pode acontecer que uma pessoa identifique uma zona como a sua vizinhança para determinados assuntos ou acontecimentos, e uma zona diferente para outros motivos. Por exemplo, uma simples rua pode representar a vizinhança no que toca a questões relacionadas com a segurança, como a iluminação pública ou a vigilância. Igualmente, uma área muito mais vasta pode ser vista como a vizinhança quando se considera, por exemplo, a contribuição que uma escola pode dar à vida do local em que se encontra. Assim, as vizinhanças são auto-definidas por aqueles que nelas vivem* (ODPM/HO, 2005, pp. 34-35).

Esta visão *individualmente concebida* do conceito de *vizinhança* é, indirectamente, contestada por inúmeros autores, quando se associa à noção de *vizinhança* a noção de comunidade. Aqui entramos num domínio em que não importa apenas a forma como cada um identifica o alcance, os limites e as funções da sua *vizinhança*, mas sim os processos colectivos e dinâmicos que podem surgir num bairro. Esta associação está detalhadamente explorada no ponto seguinte do presente capítulo.

Segundo Kennett e Forrest (2006), a literatura académica tendeu a injectar uma forte dose de cepticismo ao debate, sugerindo que a *vizinhança* não é mais do que um conceito caótico com uma associação tendencial e pouco segura às noções de comunidade. Para além disso, a crescente mobilidade das relações sociais contemporâneas, que muitos argumentam como inibidora da existência de *vizinhanças*, pareceria significar o crescente desaparecimento do significado da interacção local na construção de identidades sociais e de valores comuns – vivemos num mundo em que o real e o próximo estão a dar lugar ao virtual e ao remoto. No entanto, a relação entre pessoas ao nível local é mais complexa... E, para muitos autores, *vizinhança* é um aspecto que ainda importa às pessoas (Kennett e Forrest, 2006). Veja-se Alves (2003), por exemplo, que refere que, apesar de muitos entenderem que as raízes que se criam num lugar são hoje “*substância*” rara, estudos e inquéritos no âmbito da sociologia têm demonstrado que as pessoas continuam vinculadas a caracterizadores espaciais com que se identificam (p. 116).

Ainda segundo Kennett e Forrest (2006), o uso, significado e papel da *vizinhança* vai variar fortemente nas várias sociedades europeias, de acordo com o contexto em que a política foi formulada e implementada. Whitehead (2003) reforça, afirmando que uma *vizinhança* não é uma entidade fixa, mas construída e alterada constantemente, influenciada pelo seu passado e potenciais futuros. Ainda, Brenner (2004) refere que a importância das *vizinhanças* é moldada quer pelas forças locais, quer pelas forças globais.

Como se vê, na prática, uma *vizinhança* pode ser definida de múltiplas formas, por diferentes agentes. Quase sempre, essas definições vão depender dos motivos específicos que suscitam essa abordagem (Sullivan e Taylor, 2007). Com efeito, Forrest e Kearns (2001) atribuem à *vizinhança* vários significados. Ela pode ser vista como (Forrest e Kearns, 2001; explorados por Sullivan e Taylor, 2007):

- *Comunidade* – a *vizinhança* como o domínio local de relacionamentos, amizades, encontros casuais, que representam uma importante dimensão da vida do dia-a-dia; a identidade comum, os valores, interesses e hábitos colectivos das pessoas que partilham uma (pequena) área;
- *Contexto* – relativo às circunstâncias e condições que predominam em determinada zona, como a qualidade da provisão de serviços, a qualidade de vida dos residentes, e outros aspectos que afectam a vida e as escolhas das pessoas que vivem em determinada área; o contexto associa-se particularmente à atribuição de “rótulos” a determinadas zonas da cidade, muitas vezes associados a uma reputação negativa em termos sociais e à exclusão social;
- *Comodidade/nicho de consumo* – a segmentação das várias áreas urbanas segundo “unidades de mercado”, territórios delimitados oferecendo diferentes estilos de vida, vocacionados para diferentes públicos, e dotados de variadas características (normalmente potenciadas por agentes do sector privado), como o conforto, a segurança, os ambientes *family-friendly*, etc.

Apesar de uma *vizinhança* não representar uma entidade objectiva, Lowndes e Sullivan (2008) propõem um conjunto de funções que esta pode cumprir:

- Sustentar ou moldar o desenvolvimento de identidades individuais e colectivas;
- Facilitar ligações e interacções com os outros;
- Responder a necessidades básicas como compras, saúde, habitação e educação;
- Ser fonte de encontros previsíveis;
- Possuir limites geográficos, cujo significado e valor são construídos socialmente.



Ainda para Lowndes e Sullivan (2008), é evidente que uma *vizinhança* tem apenas importância para os cidadãos se lhes oferecer conforto e responder às suas necessidades. Para muitas pessoas, as redes sociais ligadas ao emprego, ao lazer ou a outras actividades fora do bairro são igualmente ou mais importantes. Sullivan e Taylor (2007) reforçam a ideia, afirmando que a *vizinhança* é importante para os cidadãos se determinados recursos-chave (comércio e serviços, cuidados de saúde, habitação, educação, interacção e solidariedade) lhes oferecerem conforto e apoio positivo, mas salvaguardam, porém, que não há garantia que o façam. A relação e a experiência individual com a *vizinhança* são dependentes de uma série de factores. A natureza subjectiva da experiência da *vizinhança*, referem, coloca um importante dilema aos decisores políticos, que procuram determinar quais são os bairros bem e mal sucedidos.

### A valorização da escala local

Focando especialmente a importância do bairro e da criação de *vizinhanças*, variados autores continuam a defender a escala local como a nova escala de intervenção na cidade, referindo-se principalmente à criação de comunidades locais e transferência de alguns poderes para estas, aspecto que se descreve mais detalhadamente no ponto seguinte.

Um dos principais elementos que Guerra (2003) privilegia numa política de cidade é a elaboração de um *zonamento* pormenorizado dos bairros e zonas de habitação, identificando os espaços públicos e suas funções e urbanizando através de princípios de criação de espaços de fácil referenciação identitária, apropriação colectiva e multiculturalidade de usos sociais. A autora valoriza, por isso, o planeamento e a intervenção ao nível local, dando um forte ênfase à questão do *urbanismo quotidiano* centrado num modelo de *comunidades de residência/de relação* (p. 243).

O significado geográfico da *vizinhança* está associado, também, a discussões recentes acerca da governação, e mesmo da chamada *governância*, ao nível local, conceito que adiante se irá desenvolver. A Young Foundation (fundação britânica ligada à inovação social), por exemplo, propõe uma hierarquia de escalas em termos de administração – as *ruas ou quarteirões*, de aproximadamente 50-300 pessoas, em que a associação, a direcção social informal e a entreaajuda são ferramentas-chave de governação; as *vizinhanças residenciais* ou *vizinhanças de proximidade*, contendo aproximadamente 500-2000 pessoas, englobando vários quarteirões, que se consideram como a escala ideal para uma primeira divisão administrativa; e as *vizinhanças públicas* ou *estratégicas*, áreas de 4000-15000 pessoas em que uma administração mais estruturada começa a fazer sentido (Hilder, 2005, p. 6).

Segundo Cantle (2005, em Lowndes e Sullivan, 2008), a *vizinhança* apresenta, indubitavelmente, uma capacidade potencial para que os decisores políticos intervenham no sentido de promover o contacto de culturas, através da mobilização para a cooperação entre as associações locais, a facilitação dos encontros entre as pessoas, identificando e procurando suavizar as barreiras estruturais que mantêm os vários grupos separados.

Não são muitos os autores que se opõem a esta recente valorização de escala de incidência, presente, quer na literatura, quer na própria forma de fazer planeamento. Mas Purcell (2006), por exemplo, contrapõe essa propensão, classificando-a como a *armadilha local* – a tendência para assumir que a escala local é preferível a outras escalas (p. 1921).

Purcell (2006) afirma que, especialmente no que toca a académicos e activistas, a escala local tem prevalecido em relação a outras, suposição que considera perigosa, por defender que *as escalas não são entidades independentes com características predefinidas, mas sim estratégias socialmente*

*construídas para atingir determinados fins.* Segundo o autor, são os actores e as agendas que produzem os resultados, e não as escalas que se utilizam. A inclinação para privilegiar as escalas locais (no sentido de que o urbano é mais *local* do que *nacional* ou *global*) é, a seu ver, meramente uma tendência, e não uma necessidade lógica. Note-se que o autor não rejeita a escala local, rejeita sim a preferência tendencial para essa escala, que, afirma, *geralmente é uma tentação para os democratas, podendo criar importantes problemas democráticos* (Purcell, 2006, pp. 1921-1922).

Ainda o mesmo autor faz referência ao fascínio que nasceu numa pequena mas crescente subsecção do trabalho em planeamento urbano, pelo conceito do *direito à cidade*, introduzido por Lefebvre, como um importante princípio que influencia a forma como pensamos a cidadania e a democracia na cidade. Apesar de este conceito ter introduzido um conjunto de ideias entusiasmantes no debate, o autor considera que muito pouco trabalho concreto foi feito nesse domínio. Para além disso, considera que aquele tende a dar prioridade aos interesses locais acima dos interesses públicos gerais. Assim, defende que é essencial evitar o que designa de *armadilha local*, por esta representar um perigo para a democracia e para a justiça social. Considera que a *armadilha local* é baseada numa suposição equívoca - que a transferência da tomada de decisões para o nível local aumenta a democracia, e que isso resultará em maior justiça social e sustentabilidade ecológica (Purcell, 2006).

Apesar de algumas posições mais controversas, pode afirmar-se que a defesa da importância da escala local e da intervenção ao nível do bairro são, de uma maneira geral, consensuais, quer ao nível do debate académico, quer no que toca ao discurso político.

Na prática, esta valorização da escala do bairro está ilustrada, por exemplo, em Inglaterra, não só pelo aumento e segmentação crescente de políticas ao nível local, como também pelo investimento na produção e divulgação de dados significativos ao nível do bairro, e a dedicação de diversos centros académicos ao estudo dos bairros (Sullivan e Taylor, 2007).

No Reino Unido, a intervenção ao nível do bairro tem estado, desde os anos 90, especialmente associada à regeneração urbana (SEU, 1998; Sullivan, 2001), tendo-se concretizado, mais recentemente, em programas governamentais mais amplos. Apesar de as *Area-based Initiatives* (ABIs) terem sido lançadas no Reino Unido há mais de 40 anos, sendo especialmente vocacionadas para a regeneração de áreas consideradas desfavorecidas, nas últimas décadas, quer os governos trabalhistas, quer os conservadores têm criado programas que visam resolver problemas económicos, sociais e ambientais espalhados pelas cidades britânicas, tipicamente de duração limitada, e focados na intervenção em áreas urbanas especificamente definidas.

Imediatamente após a vitória do partido trabalhista, em 1997, o novo governo britânico (*New Labour*) montou um corpo ministerial para coordenar e monitorizar as políticas de combate à exclusão social - a *Social Exclusion Unit* (SEU, 1998). Através da SEU, duas novas ABIs foram lançadas: o programa *New Deal for Communities* (NDC), em 1998, e a *National Strategy for Neighbourhood Renewal*, em 2001. Estes programas eram caracterizados por uma nova linguagem política, orientada para a inclusão social e para a regeneração centrada nas pessoas (*people-based regeneration*) (Colomb, 2007). A SEU delineou uma série de possíveis iniciativas apropriadas para zonas urbanas desfavorecidas que vão para além do planeamento urbano - criar novos postos de trabalho, desenvolver capacidades e aumentar as oportunidades aos residentes locais, melhorar e aumentar os negócios, fornecer melhores serviços locais, e ir de encontro às necessidades da população jovem.

Segundo o que descreve Lawless (2006), o objectivo do programa NDC, em particular, lançado em 1998, era de, num período de 10 anos, reduzir as disparidades entre 39 áreas desfavorecidas e os

padrões nacionais, tendo em conta várias vertentes, e não meramente a requalificação física urbana. Nas 39 áreas de intervenção foram estabelecidas parcerias entre várias entidades. O programa NDC foi constituído para atacar especificamente um conjunto reduzido de áreas, relativamente pequenas, com uma média de 9800 habitantes, e por um longo período de tempo (Lawless, 2006), com possíveis benefícios alastrados para as zonas envolventes. Contrasta, por exemplo, com outra ABI desenvolvida no Reino Unido, o *Single Regeneration Budget* (SRB), que apoiou mais de 1000 áreas espalhadas pelo Reino Unido (Rhodes *et al*, 2005).

Lawless *et al* (2009) referem que, apesar de terem sido “marginalizados” após poucos anos da sua criação, os programas contemplando ABIs (especialmente o NDC), ganharam um novo fôlego a partir de 2006, devido a duas razões: em primeiro lugar, o programa foi visto como relevante na perspectiva de novas políticas nacionais que envolvem as noções de *governância* cívica, descentralização dos serviços públicos, envolvimento e controlo por parte da comunidade; em segundo, o papel do planeamento à escala local ganhou um forte impulso em 2007, com a publicação por parte do governo do documento *Review of sub-national economic development and regeneration*, em que é defendido que as autoridades locais têm um papel importante no combate aos problemas das áreas desfavorecidas – é ao nível local que a provisão de serviços consegue ser acompanhada e orientada para as áreas mais desfavorecidas, de forma a ser adaptada às circunstâncias locais (HM Treasury, Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform, Communities and Local Government, 2007). Em 2008 o governo salientou de novo o papel das ABIs na inversão do declínio de determinadas zonas, fazendo com que estas ressurgam como uma prioridade política (Lawless *et al*, 2009).

A eficácia e equidade subjacentes às ABIs são alvo de um considerável debate. Os principais temas discutidos são o envolvimento das comunidades e o estabelecimento de parcerias, e a fragilidade das ABIs no que toca a estes dois meios/objectivos.

Whitehead (2003, p. 280), por exemplo, classifica a re-emergência desta escala no Reino Unido como *um conjunto de práticas baseadas numa série de normas éticas pré-concebidas e divagações*. Fazendo a revisão de variados programas políticos recentes centrados na escala do bairro (*New Labour's neighbourhood social programmes*), o autor acusa o governo de usar esta escala de uma forma volátil, em que uma geografia flexível de intervenções por parte do estado pode ser legitimada e realizada.

No âmbito da referência a exemplos de iniciativas oficiais orientadas especificamente para a escala local, faz sentido enunciar um exemplo radicado no contexto norte-americano.

A figura oficial de *Community Development Corporation* (CDC) nasce nos E. U. A. no final dos anos 60, pela afirmação, por alguns grupos presentes na cena urbana, da necessidade da criação de uma organização ao nível do bairro, que permitisse não só ir de encontro aos problemas específicos das comunidades, como também atrair investimento económico às zonas centrais das cidades. Uma CDC é uma organização sem fins lucrativos, controlada por um conselho com uma representatividade substancial da comunidade local, e focada no melhoramento físico e económico ao nível de uma *vizinhança* ou secção da cidade (Rohe, 2009). As actividades mais comuns das CDCs são a reabilitação ou a construção, e consequente gestão de habitação para classes de baixo ou médio rendimento (Peterman, 2000).

Adeptos das CDCs afirmam que estas possuem um conjunto de vantagens em relação a abordagens mais recentes de intervenção ao nível do bairro (Rohe, 1998, em Rohe, 2009): em primeiro, as CDCs focam-se na escala local e nas comunidades, o que permite um entendimento profundo dos problemas específicos que as afectam, sendo capazes de desenvolver estratégias mais eficazes; em segundo lugar,

ao contrário de programas desenvolvidos por departamentos das autoridades locais focados num propósito ou sector específico, as CDCs permitem uma abordagem abrangente para o desenvolvimento da comunidade, que inclui aspectos físicos, sociais e económicos; em terceiro, uma CDC pode expandir a capacidade da comunidade local que serve, através do desenvolvimento de processos de liderança, da criação de capacidades técnicas no seio da população residente, e do estabelecimento de ligações com os líderes políticos e económicos na comunidade alargada; em quarto lugar, uma CDC situa-se numa posição mais favorável, em relação à autoridade local, para acolher o apoio e o financiamento por parte de organizações locais e nacionais, dado que estas organizações são normalmente relutantes a financiar iniciativas do poder local, visto que estas já possuem os seus próprios fundos. Por fim, os defensores das CDCs referem que estas podem ser mais eficientes do que as organizações públicas, visto que tendem a ser menos burocráticas (Rohe, 2009).

Segundo Rohe (2009), o tipo de abordagem subjacente às CDCs tem-se verificado mais duradouro do que muitas outras iniciativas de planeamento ao nível local. Ao fim de 40 anos, o número de CDCs continua a crescer, e a sua capacidade colaborativa também (Rohe, 2009). Um estudo de 2005 revelava a existência de 4.600 CDCs, espalhadas por todos os estados norte-americanos (NCCED, 2005, em Rohe, 2009). Keating e Krumholz (2000) referem que, hoje, através das CDCs, as comunidades locais existentes em variadas cidades americanas estão envolvidas na discussão e na adaptação dos planos, e nas decisões que afectam a sua *vizinhança*. Institucionalizadas na lei norte-americana, estão bastante associadas à construção de novos empreendimentos urbanos. Em 1996, tinham contribuído para a construção de 500.000 unidades de habitação espalhadas pelo país (Orlebeke, 1997, em Keating e Krumholz, 2000). Está provado que as CDCs mais fortes induziram, em muitos casos, o aumento do valor das propriedades nas áreas que servem. As CDCs como modelo de planeamento em torno da *vizinhança* revelam, em geral, sucesso na atracção de capital para bairros de baixo e médio rendimento, através de parcerias com bancos privados, agências de desenvolvimento, fundações e entidades governamentais (Rohe, 2009).

Não obstante, algumas críticas são feitas a esta figura, referindo, nomeadamente, que algumas CDCs são bastante pequenas e incapazes de empreender abordagens a uma escala maior, nomeadamente programas abrangentes de melhoramento necessários para travar o declínio de alguns bairros. As CDCs foram também criticadas por se limitarem a resolver os problemas locais, em vez de eliminarem as forças que os originam (Rohe, 2009).<sup>3</sup>

Apesar de ter sido focado, em particular, o caso do Reino Unido, para ilustrar a presença de uma valorização à escala local no quadro político actual, tendo sido referido, também, o caso dos E.U.A., é possível encontrá-la nos programas políticos de outros países europeus como França e Dinamarca, entre outros.<sup>4</sup>

Segundo Kennett e Forrest (2006), existem relativamente poucos dados recolhidos e provas relativas aos padrões de sociabilidade e questões relacionadas, à micro-escala urbana, presentes em várias sociedades europeias. Os estudos detalhados acerca das dinâmicas de *vizinhança* tendem a ser fortemente direccionados para comunidades pobres e desfavorecidas, influenciados pela pressão política de combater problemas de exclusão social e segregação social nas cidades. No entanto, existe um forte argumento para que a investigação aborde um amplo conjunto de tipos de bairros, de forma a contribuir com um conhecimento mais abrangente da vida social dos bairros nas cidades europeias contemporâneas, e reconhecimento das forças que influenciam a *vizinhança* (Kennett e Forrest, 2006).

---

<sup>3</sup> Para informação detalhada acerca de CDCs, e exemplos práticos da sua aplicação, ver: Peterman (2000).

<sup>4</sup> Para uma descrição pormenorizada deste tipo de programas nestes países específicos, ver: Atkinson e Carmichael, 2007.

Como se pôde ver no presente ponto, do debate em torno da noção de *vizinhança* e da incidência na escala local, emergem, naturalmente, temas cuja importância nas discussões contemporâneas justifica a necessidade de se exporem nos próximos pontos deste capítulo. São eles:

- a importância da comunidade local, nomeadamente no desenvolvimento de processos de *governância*;
- o bairro como escala para o desenvolvimento, sobressaindo a discussão acerca da sustentabilidade ao nível local, nas suas vertentes social, funcional e ambiental;
- o papel do espaço público na noção de *vizinhança* e na promoção de uma dinâmica local.

## 2.2.2. COMUNIDADE E GOVERNÂNCIA

### **Interacção, comunidade e capital social**

*Podemos pensar em vizinhança como algo que pode ser criado por nós, em vez de se tomar como algo que nos é dado*, afirmam Kearns e Parkinson (2001).

Segundo Forrest e Kearns (2001), estamos num novo pico de interesse nas questões da comunidade e da *vizinhança*, mas o debate faz-se, principalmente, ao nível do *capital social*. Há um interesse renovado na questão das relações sociais ao nível local, perante uma preocupação com a crise da coesão social. As preocupações acerca da *vizinhança*, comunidade e coesão social, muito presentes na primeira metade do século XX, reemergem hoje, visto que a galopante urbanização do período mais recente como que produziu uma ordem social em que os tradicionais laços de comunidade – espaço partilhado, ligações de afinidade, valores morais e religiosos comuns – foram sendo substituídos pelo anonimato, o individualismo e a competição (Forrest e Kearns, 2001). Segundo refere Alves (2003, p. 56), nos dias de hoje, *os arquitectos têm dificuldade em re(criar) a vivência urbana informal que, em tempos, tanto caracterizava a qualidade da vida na cidade*.

De acordo com Guerra (2003), a vida urbana está profundamente influenciada pelas formas de organização social. A autora acredita que a crise do modelo de desenvolvimento actual arrasta consigo a crise do modelo de regulação social e gera movimentos de procura de novas formas de *viver em conjunto* com profundos impactes sociais.

No que respeita às políticas europeias, por exemplo, a necessidade de bairros vibrantes, comprometidos e socialmente sustentáveis tem sido uma forte componente no projecto social europeu, no sentido de criar uma sociedade europeia coesa. O bairro é visto como uma unidade essencial para atingir a coesão social e a solidariedade (Kennett e Forrest, 2006).

Guerra (2003) afirma mesmo que insiste em pensar que *a cidade é um organismo colectivo, exigente em recursos, e que pede a capacidade de concertação face à capacidade de construção cooperativa da vida colectiva e “solidária” sob pena, não apenas de comprometer a modernização produtiva face a uma fragmentação social crescente, mas também de se tornar uma cidade cujos efeitos perversos ultrapassam em muito os efeitos benéficos*. A autora refere que o “segredo” estaria em fazer de cada *comunidade de residência* uma *comunidade de relação* funcionalmente equipada e segura. Refere ainda, que o mais importante desafio da proximidade é o de romper com o anonimato, tornar a sociedade numa rede de relações e de trocas (mercantis ou não, mas personalizadas). *E isso, levado a sério, afirma, é uma profunda inversão das actuais formas de pensar e fazer a sociedade e de aí vivermos juntos* (p. 243).

Alves (2003) atenta, porém, para o facto de, actualmente, não só o sentido de comunidade estar alterado, como também se confundirem *os instrumentos para repor na cidade esse mesmo espírito de comunidade* (p. 58).

Torna-se difícil, por vezes, fazer a distinção entre a existência de uma *vizinhança* e a existência de uma comunidade local. Onde existe uma, existirá necessariamente a outra? De acordo com Carmona *et al* (2003), independentemente de apresentar ou não características sociais visíveis, cada *vizinhança* é um lugar com um carácter distinto com o qual os residentes se podem identificar, e que oferece um sentido de pertença. Segundo os autores, nesta perspectiva, só por si, a questão da *vizinhança* já tem um valor no contexto da cidade.

Como descrevem Kennett e Forrest (2006), a forma como as pessoas se relacionam numa *vizinhança* está dependente de variados factores, como a idade, o sexo, o tipo de casa, a posição social e económica, entre outros. Por exemplo, referem os autores, os idosos e as crianças (pessoas que tendem a passar um tempo mais significativo na rua, em relação àqueles que têm um trabalho a tempo inteiro) tendem a usar e a relacionar-se com a *vizinhança* de uma forma bastante diferente quando comparada com a dos jovens, pessoas solteiras ou casais novos. Os idosos e aqueles que se encontram fora do mercado de trabalho, são, segundo Forrest e Kearns (2001), aqueles que aparentemente são mais dependentes das relações de *vizinhança* e dos elementos que os rodeiam. Os próprios efeitos do contexto da *vizinhança* são passíveis de ser bastante diferentes para grupos em diferentes etapas da vida – para as crianças em idade pré-escolar, em oposição aos adolescentes, para adultos com um trabalho a tempo inteiro, em relação àqueles que já estão reformados, para as famílias com filhos novos, em comparação com os casais sem filhos. A questão “*Para quem é que a vizinhança importa, afinal?*” permanece como uma das questões que foi apenas em parte respondida (Forrest e Kearns, 2001, p. 2136).

Para além disso, e segundo referem Kennett e Forrest (2006), factores como a religião, a cultura, a etnia e a imigração influenciam bastante a forma como as pessoas se relacionam no território. A natureza da família, por exemplo, é uma variável muito relevante – a força ou a fragilidade dos laços familiares podem afectar os padrões de mobilidade na área residencial, interferindo no grau em que a *vizinhança* funciona como suporte das relações de parentesco. Algumas sociedades europeias apresentam uma cultura mais pública e sociável, em que a vida familiar ultrapassa os limites da área privada, espalhando-se pelo espaço público da envolvente à residência, em comparação com sociedades mais centradas na privatização do espaço e da casa. Existem, também, fortes variações quando os padrões de mobilidade são diferentes – se se vai a pé ou de automóvel para o trabalho, se se percorrem grandes distâncias ou se trabalha perto da área de residência – estes hábitos afectam a quantidade de tempo que se tem disponível para despende na *vizinhança* local, e a natureza e as oportunidades para os encontros espontâneos ou planeados com os vizinhos. Podem ainda adicionar-se factores como o clima, a topografia, o desenho do espaço físico e a arquitectura (Kennett e Forrest, 2006).

Forrest e Kearns (2001, p. 2130) introduzem uma diferenciação entre *neighbourhood* (noção mais relacionada com o ambiente físico do bairro) e *neighbouring* (noção mais relacionada com a interacção entre pessoas da mesma zona) – em bairros mais desfavorecidos, referem que, possivelmente, será a qualidade do *neighbouring* que será mais relevante, nomeadamente na capacidade das pessoas para cooperar, no contexto de um ambiente decadente e não atractivo, lutando em conjunto pela criação de um lugar melhor; em áreas mais atractivas, porém, referem que *neighbourhood* é provavelmente uma noção mais importante do que *neighbouring*, pois as pessoas

“compram” essas áreas pela qualidade do seu ambiente físico, mais do que pelo grau de interacção social local que antecipam.

Peterman, autor com forte experiência no trabalho com comunidades locais em Chicago, nota, porém, que, para uma *vizinhança* ser bem sucedida, devemos ser realistas. As forças globais, nacionais e locais têm um impacto muito significativo no que acontece nas *vizinhanças*, e nenhuma organização comunitária ao nível local alterará estas forças (Peterman, 2000), de que é exemplo o racismo.

Com efeito, segundo nos mostram Kearns e Parkinson (2001), a *vizinhança* pode revelar-se tanto o *herói* como o *vilão* – o *herói*, na medida em que pode permitir a formação de comunidades saudáveis e espaços agradáveis para viver, gerando solidariedade entre vizinhos e sentido de pertença a um lugar; o *vilão*, no sentido em que o isolamento de determinadas comunidades em zonas específicas da cidade pode ser um factor de exclusão (Kearns e Parkinson, 2001, p. 2107). Salvaguardando essa mesma questão, Kearns e Forrest (2000) atentam que, apesar da aparente valorização da comunidade local como motor da evolução urbana, tem-se observado que a promoção de comunidades locais fortes, socialmente coesas e comprometidas politicamente pode revelar-se como uma receita para guerras territoriais, segmentação e tensão sociais no contexto da cidade como um todo. Densos laços de *vizinhança* podem tornar a comunidade local coesa, mas isso pode acontecer de uma forma introvertida e isolada (Kearns e Forrest, 2000). Comunidades de *vizinhança* extremamente coesas podem viver em conflito umas com as outras, contribuindo para uma cidade fragmentada (Forrest e Kearns, 2001).

Lowndes e Sullivan (2008) alertam igualmente para o perigo de ser criada uma forte identidade numa *vizinhança*, mas de um ponto de vista negativo. Vejam-se, por exemplo, os variados casos de comunidades homogêneas formadas por pessoas imigrantes da mesma etnia, que se juntam em determinada área, criando condições de forte isolamento, ou ainda comunidades extremamente homogêneas em termos de classe social, usualmente instaladas em bairros de habitação social, por vezes caracterizadas por tendências para o crime e a delinquência.

Sullivan e Taylor (2007) afirmam que os bairros podem ser, simultaneamente, espaços de inclusão e de exclusão: há residentes que beneficiam das circunstâncias predominantes, e outros que sofrem com as suas consequências. As autoras dão o exemplo de *gangs* que podem experimentar um sentido de orgulho em relação aos bairros que transformam em “zonas a não ir”, enquanto que outros residentes dessas áreas se sentem marginalizados e vulneráveis. Outro exemplo é o caso em que novos residentes se deslocam para determinada zona, pelas qualidades que ela oferece, e vivem uma vida paralela, separada daqueles que já viviam na zona há muitos anos, e que se podem sentir como “estranhos”, na medida em que vêm a sua tradicional forma de vida a desaparecer (Sullivan e Taylor, 2007). Como se poderá ver adiante, nos casos de estudo seleccionados, isto é o que pode acontecer em muitas zonas da cidade nos dias de hoje, especialmente aquelas que estão a ser alvo de requalificações pontuais do edificado, atraindo os chamados *gentrifiers*. Neste sentido, e segundo afirma Guerra (2003, p. 242), *frequentemente, e cada vez mais, a proximidade geográfica é distância social*.

Apesar de as várias *vizinhanças* poderem reflectir experiências claramente diferenciadas, ainda é possível, segundo Sullivan e Taylor (2007), comparar mais ou menos “bairros saudáveis”. Residentes de bairros prósperos, referem as autoras, vivem neles por sua escolha, sentindo orgulho na zona. Pelo contrário, residentes de bairros em decadência sentem-se ameaçados por um mercado de habitação inactivo, podendo experimentar um sentimento de insegurança, que é mascarado pela aparente necessidade de controlo, um mecanismo de defesa. É gerado, pois, um ciclo vicioso. Bairros mais prósperos tendem a possuir espaço público mais bem gerido e serviços públicos de alta qualidade.

Estas zonas tendem a desenvolver áreas multifuncionais, com uma diversidade de estilos de vida. Todavia, bairros caracterizados por mercados imobiliários inactivos e dependências no que toca ao bem-estar podem ser locais de forte desenvolvimento de *capital social* (Sullivan e Taylor, 2007) – neste caso, a *vizinhança* pode funcionar como um importante meio para incentivar a criação de cooperação, perante as difíceis circunstâncias (Forrest e Kearns, 2001).

Uma discussão importante é a que se debruça sobre o grau de relação que é necessário para que se considere que existe uma comunidade em determinado bairro. Quando se pode considerar, afinal, que está formada uma comunidade local? Podemos trocar meia dúzia de palavras com a senhora do quarteirão abaixo enquanto ela passeia o seu cão à frente de nossa casa, votar no presidente da nossa Junta de Freguesia, inscrever os filhos na escola do bairro, e fazer compras no supermercado local. Segundo Peterman (2000), todas estas relações de *vizinhança* compõem a nossa comunidade.

Os chamados *laços fracos* que representam relações mais superficiais entre as pessoas que constituem uma *vizinhança*, podem, todavia, contribuir para a construção de comunidades locais mais ligadas à sociedade para além da *vizinhança*. Os sociólogos discutem hoje a *força dos laços frágeis*, dando conta que, mesmo nos territórios partilhados pelos numerosos grupos étnicos – e onde frequentemente se exacerbam as diferentes formas de apropriação (não isentas de alguma conflitualidade) –, não é posta em causa a legitimidade da presença dessas comunidades no espaço local (Guerra, 2003). Henning e Lieberg (1996, em Forrest e Kearns, 2001) afirmam que a importância da *vizinhança* reside, em parte, na sua capacidade de representar uma arena para o desenvolvimento e manutenção de *laços fracos*, que existem em muito maior número do que as ligações fortes, estando associados a *contactos quotidianos desprentensiosos na vizinhança* (p. 6). Este tipo de relação, defendem os autores, permite a criação de um sentimento de “local familiar”, segurança e apoio social, oferecendo especial relevância quando se trata de grupos marginais e vulneráveis.

Apesar de as comunidades locais ainda existirem, e, segundo muitos, necessitarem de se manter, surge um novo tipo de comunidades – as comunidades de interesse – independentes de qualquer zona geográfica específica. A partilha do mesmo território deixou de ser um requisito para a interacção social. Na era da mobilidade, alguns autores argumentam que as pessoas não querem nem precisam mais do *sentido de comunidade e de vizinhança*: agora podem fazer as suas escolhas por toda a cidade e para além dela, seja no que respeita a trabalho, lazer, amigos, compras, entretenimento, etc. (Carmona *et al*, 2003, p. 118). Muitos habitantes da cidade não limitam os seus contactos àqueles que vivem perto de si, organizando-se mais de acordo com os interesses, com a religião, com determinados ambientes que frequentam e, principalmente, com a classe social e económica. Como afirma Peterman (2000), todos somos membros de variadas comunidades, e essas comunidades não existem isoladamente. Forrest e Kearns (2001) lamentam que as tecnologias de informação, a virtualidade das novas redes sociais, e uma maior fluidez e superficialidade no contacto social estejam a erodir progressivamente os laços residuais da proximidade espacial.

Num estudo efectuado pela Câmara Municipal de Lisboa em zonas diversas da cidade (CML, 2004), este contraste entre os dois tipos de comunidade urbana é focado, sendo variável de zona para zona. Os autores do estudo referem zonas de Lisboa como Santa Catarina (incluída na zona histórica) e Benfica, como locais em que a grande maioria das relações do dia-a-dia se estabelece ao nível da área de residência, o que denuncia, segundo os autores, uma certa lógica de *fechamento* relacional, espécie de *casulo* protector face ao desconhecido. Porém, analisando zonas como o recente Parque das Nações, constata-se o inverso, uma vez que a grande maioria estabelece redes de sociabilidade preferencialmente fora da zona de residência, ou então, tanto fora como dentro da mesma. Em áreas



como esta, é claro um *desenraizamento face ao espaço habitado*. Segundo o estudo, a debilidade dos laços sociais e das redes de sociabilidade locais pode ter efeitos profundamente negativos na vida dos indivíduos que ali residem, gerando situações que poderão, eventualmente, caracterizar-se por um certo *vazio social* (CML, 2004, p. 52).

Apesar de tendências que parecem querer negar a possibilidade de existência de uma comunidade ao nível da *vizinhança*, Carmona *et al* (2003) defendem que é importante não esquecer o papel que pode ter a comunidade local na criação de um espaço aprazível para viver. A forma como funcionam os dois tipos de comunidade (local e de interesse) é muito distinta, e o grau de relacionamento entre as pessoas que as formam também. É importante criar um equilíbrio entre os dois tipos, de forma a que a comunidade local não entre em vias de extinção. O desafio está em criar oportunidades para que ambos os tipos de comunidade se formem, permitindo às pessoas que encontrem o seu próprio equilíbrio (Carmona *et al*, 2003).

Já Guerra (2003) afirma que, contrariamente à ideia, frequentemente desenvolvida, de que cada indivíduo participa hoje numa multiplicidade de grupos distintos que ultrapassam largamente a *vizinhança*, correndo-se o risco do *fim do bairro*, e mesmo do *fim da cidade*, a autonomia crescente do indivíduo pode não significar uma dessocialização, mas antes uma socialização mais complexa, e no limite, talvez até menos frágil, pois baseada em laços – talvez mais ténues, como os que se referiram anteriormente – mas mais numerosos (Guerra, 2003, p. 243).

O processo da globalização pode ter efeitos opostos – na medida em que as forças que nos comandam parecem apostar cada vez mais no distante, no virtual e no remoto, a interação social local e as referências familiares da *vizinhança* tomam um forte significado como fontes de conforto e segurança (Forrest e Kearns, 2001).

Há, como se vê, efeitos potenciais contraditórios no trabalho de promoção de fortes identidades e solidariedades locais. Ainda assim, os governos europeus, de um modo geral, parecem estar interessados nas intervenções ao nível local, revelando fortes orientações para o *localismo* nos seus programas políticos, e acreditando que um sentido de comunidade a variadas escalas espaciais necessita de ser promovido e mantido (Kennett e Forrest, 2006, p. 714). Segundo Forrest e Kearns (2001), os bairros urbanos continuam a desempenhar um papel importante, mas mais especializado na vida das pessoas, em paralelo com um aumento da associação *extra-vizinhança*. Assim como o papel da família, do trabalho e de outros aspectos da vida social estão a ser transformados, assim está também o papel da *vizinhança* urbana (Forrest e Kearns, 2001).

Apesar das novas e variadas formas de relação que emergem, aqueles autores defendem que as redes sociais residenciais desempenham uma importante função nas rotinas da vida do dia-a-dia, sendo estas rotinas os principais pilares da coesão social – através delas aprendemos a tolerância, a cooperação e adquirimos um sentido de ordem social e de pertença. As pessoas e os elementos por que estamos rodeados em determinado local podem contribuir de uma forma relevante, quer para o aumento, quer para a restrição de oportunidades, e, mais indirectamente, para as noções de bem-estar e de valor social (Forrest e Kearns, 2001).

## Capital Social

Mais recentemente, o debate tem-se focado principalmente no termo *capital social*. O *capital social* tem emergido como um importante conceito para entender como indivíduos e comunidades interagem, e como permanecem ligados entre si (Sullivan e Taylor, 2007). Halpern (2005, em Sullivan e Taylor, 2007) identifica o *capital social* como a base para a coesão social.

Mas o que significa, afinal, *capital social*?

Segundo Middleton *et al* (2005), o conceito de *capital social* ainda está definido de uma forma pobre, apesar de ser largamente utilizado. De acordo com os autores, muitas das discussões em torno do conceito são baseadas mais em declarações e menos em evidências reais. Com efeito, *não existe um consenso acerca do que consiste, especificamente, o capital social* (Temkin and Rhoe, 1998, p. 63, em Middleton, 2005), sendo descrito como *um termo elástico com uma variedade de significados* (DeFilippis, 2001, p. 782, em Middleton, 2005).<sup>5</sup>

Contudo, podem enunciar-se algumas das definições atribuídas ao conceito presentes na literatura. Putnam (1993, em Forrest e Kearns, 2001) definia *capital social* como *os recursos da organização social, tais como redes, normas e confiança, que facilitam a coordenação e a cooperação para o benefício mútuo* (p. 169). Mais tarde, Fukuyama (1995, em Middleton, 2005) afirma que *o capital social é uma capacidade que nasce da prevalência de confiança na sociedade ou em determinadas partes desta* (p. 25). De acordo com Dekker (2007), a teoria do *capital social* inicia-se a partir do princípio da teoria racional, segundo a qual *os indivíduos maximizam os seus benefícios dentro de uma determinada rede social* (p. 359). O *capital social* é visto como a *fundação* sobre a qual a estabilidade social e a capacidade da comunidade para se apoiar a si mesma são construídas. A sua ausência é vista como um factor chave para o declínio de uma *vizinhança* (Middleton *et al*, 2005, p. 1711).

Apesar de existir uma variedade de definições e alguma obscuridade em torno do conceito, a verdade é que o elemento consistente em todas essas definições é a conclusão de que as relações e as redes sociais são importantes para o *capital social* (Middleton, 2005).

Apesar de estas definições não estarem intrinsecamente ligadas à noção de *vizinhança*, variados estudos do *capital social* utilizam como dimensão o bairro, assim como os decisores políticos tornam-se cada vez mais atraídos pela ideia de apoiarem a criação ou o crescimento dos níveis de *capital social*, como meio para combater a exclusão social presente em determinados bairros (Taylor, 2006, em Sullivan e Taylor, 2007). Forrest e Kearns (2001) defendem, todavia, que, enquanto as componentes do *capital social* podem ser importantes para facilitar as ligações e a cooperação entre residentes de determinado bairro, há provas insuficientes de como o *capital social* funciona em variadíssimos tipos de bairros que justifiquem a emergência política em “construir” *capital social* nas áreas desfavorecidas. Os autores argumentam que o *capital social* não é suficiente por si só, tendo que ser acompanhado por outros factores, tais como recursos e oportunidades. Sem estes elementos, concluem, o *capital social* pode, de facto, ter um impacte limitado, possibilitando às pessoas e às comunidades que cooperem, mas não que superem em conjunto os seus problemas. Fazem notar, ainda, que o bairro não representa o único contexto para a produção e manutenção do *capital social* (Forrest e Kearns, 2001).

De uma perspectiva política, é, todavia, necessário, segundo defendem os autores acima citados, desmembrar o conceito de *capital social* para domínios concretos ou elementos manejáveis, no sentido de se mover *da abstracção para a implementação* (Forrest e Kearns, 2001, p. 2139). Os autores propõem, assim, a definição de oito domínios do *capital social*, que se encontram descritos no quadro que se segue. O quadro permite ilustrar as diferentes dimensões do *capital social*, assim como a forma como cada conceito pode ser desenvolvido, segundo práticas políticas ao nível local.

Quando se discutem as razões para a participação pública, o *capital social* é frequentemente mencionado como sendo útil, na medida em que oferece às pessoas não apenas as ferramentas, como

---

<sup>5</sup> Para analisar a evolução da teoria do *capital social*, ver Bourdieu (1986), Coleman (1988), Putnam (1993), Portes (1998) e Fukuyama (1995, 1999) (referidos em Forrest e Kearns, 2001 e Dekker, 2007).

também a vontade de agir (Dekker, 2007). Desta forma, o *capital social* poderá surgir, simultaneamente, como um *meio* e um *fim* para o desenvolvimento de processos de *governância*, cuja essência se descreve de seguida.

Quadro 1 – Os domínios do *capital social* e as políticas adequadas para o seu desenvolvimento

(fonte: Forrest e Kearns, 2001)

Domínio	Descrição	Políticas Locais
<i>Empowerment</i> (transferência de poder)	As pessoas sentem que têm uma voz que é ouvida; são envolvidas nos processos que as afectam; podem passar elas próprias à acção para desencadear mudanças.	Oferecer suporte e apoio aos grupos comunitários; dar voz às pessoas locais; apoio na provisão de soluções para os problemas; dar aos cidadãos locais um papel nos processos políticos.
Participação	As pessoas tomam parte nas actividades sociais e da comunidade; são organizados eventos locais em que as pessoas participam.	Estabelecer e/ou apoiar actividades locais e organizações locais; publicitar eventos locais.
Actividade associativa e causas comuns	As pessoas cooperam entre si através da formação de grupos formais e informais, para ir de encontro aos seus interesses.	Desenvolver e apoiar redes entre as organizações da zona.
Redes de apoio e reciprocidade	Indivíduos e organizações cooperam de forma a apoiarem-se mutuamente, quer para o benefício de uns, quer para o benefício mútuo; expectativa de que será prestada ajuda, quando necessária.	Criar, desenvolver e/ou apoiar um ambiente de cooperação entre indivíduos e organizações; atribuição de prémios aos “bons vizinhos” ( <i>good neighbours award schemes</i> ).
Regras e valores colectivos	As pessoas partilham valores comuns e regras de comportamento.	Desenvolver e promulgar um conjunto de regras que os residentes reconhecem e apoiam; assegurar e proteger as relações sociais harmoniosas; promover os interesses da comunidade.
Confiança	As pessoas sentem que podem confiar nos residentes da mesma zona e nas organizações locais responsáveis por administrar ou servir a zona.	Encorajar a confiança dos residentes nas relações entre si; cumprir as promessas políticas; reunir grupos de conflito.
Segurança	As pessoas sentem-se seguras no seu bairro e não são restringidas de usar o espaço público por medo.	Encorajar a sensação de segurança nos residentes; envolvimento para a prevenção do crime local; promover medidas de segurança visíveis.
Pertença	As pessoas sentem-se ligadas aos residentes da zona, à sua área de residência, tendo um sentimento de pertença ao lugar e à sua população.	Criar, desenvolver e/ou apoiar um sentimento de pertença nos residentes; reforçar a identidade de um lugar, através do design, do mobiliário urbano e outros incrementos.

## Governância

### Escala do bairro como escala para a governância

Segundo Forrest e Kearns (2001), a *vizinhança* importa, pois o que acontece na *vizinhança* influencia a nossa disposição perante a sociedade.

Uma das questões mais discutidas quando se fala de transferência de poder para as comunidades locais prende-se com a chamada *governância*, neologismo que tem sido largamente utilizado no debate académico mais recente.

Kennett e Forrest (2006) defendem que, num contexto de alteração da escala da economia e da criação de estruturas governamentais mais complexas, a vários níveis, os bairros urbanos podem revelar-se importantes espaços de combate político. Para os autores, o bairro permanece com um lugar chave na *repolitização* da cidade (p. 713), a arena em que novas formas de cidadania, solidariedade, coesão e padrões de integração emergem. Para além disso, é ao nível do bairro que as estratégias de adaptação, resistência e confronto se desenvolvem, num contexto em que os processos da globalização colidem com demografias urbanas distintas e diversas, mercados de trabalho, políticas e formas de organização. No campo político tem-se revelado, também, um renascimento das ideias da comunidade local e da construção e manutenção do *capital social* local como a *cola* essencial que permite a coesão e a ligação da sociedade. A *vizinhança* representa, segundo os autores, um veículo que liga os debates teóricos à experiência vivida, envolvendo-se directamente com as questões da participação, cidadania, divisão, exclusão e coesão, e com as políticas formuladas pelos governos e outros organismos nacionais e internacionais (Kennett e Forrest, 2006).

Alterando o foco de desenvolvimento para o nível local, significa que a comunidade, mais do que a administração pública, passa a ser vista como a unidade de solução para os problemas urbanos (Checkoway, 1984). Segundo Peterman (2000), a maioria dos agentes envolvidos nas políticas urbanas, membros do governo, activistas, jornalistas, planeadores e académicos aplaude esta mudança de paradigma, argumentando que o desenvolvimento local directo coloca o ênfase na resolução de problemas onde eles realmente pertencem – na comunidade. Acredita-se que os esforços ao nível local promovem a autodeterminação e o *empowerment* (transferência de poder para os cidadãos) dos residentes que compõem a *vizinhança*, que, no passado, foram muitas vezes as próprias vítimas das políticas urbanas (Peterman, 2000). O bairro é promovido por constituir o lugar em que o governo local (e outras entidades) pode estabelecer novos rumos para o envolvimento dos cidadãos, aumentando a sua responsabilidade (Pratchett, 2004).

Quando *vizinhança* é equiparada a comunidade, afirmam Sullivan e Taylor (2007), uma identidade comum, os interesses e as práticas colectivas das pessoas que partilham uma (pequena) área delimitada são enfatizados. Segundo as autoras, os decisores políticos valorizam a figura da *vizinhança* como comunidade em referências retóricas a um passado de coesão social, contentamento e controle. Em contraste, referem, os residentes e respectivos grupos reivindicam a figura da *vizinhança* como comunidade, como uma forma de estabelecerem a sua identidade com os decisores, demarcando uma esfera de influência (que exclui, assim como inclui) e resistindo à imposição das agendas políticas (Sullivan e Taylor, 2007).

Peterman (2000) acredita que a comunidade é ou deveria ser a unidade de solução. Mas também que as comunidades, agindo somente por elas próprias, não conseguem resolver os seus problemas. Defende que *o capital existente nestas comunidades, seja económico, seja humano, é insuficiente para superar as forças sistémicas que trabalham para empobrecer determinadas vizinhanças e enriquecer*

outras. Afirma que a transferência de poder para a comunidade deve ser *o coração do desenvolvimento de vizinhanças*, mas que este não é o único aspecto necessário (p. 4).

Como referem Kennett e Forrest (2006), ao nível europeu existe, também, uma valorização da escala local, como uma arena que molda a vida quotidiana e a identidade social, e assegura amplos processos de coesão social. Uma comunicação da Comissão Europeia para o Conselho Europeu (Comissão Europeia, 2003, em Kennett e Forrest, 2006) relacionada com a exclusão social faz referência à importância de constituir parcerias ao nível local entre todos os actores relevantes e à prioridade que deve representar a reconstrução do *capital social* nos bairros. O ênfase está em ligar estas pessoas e estes locais à sociedade civil europeia e às respectivas instituições formais de participação política e social (Kennett e Forrest, 2006). Lowndes e Sullivan (2008) reforçam esta especial atenção dada pela Europa à escala local, sendo identificada como a escala apropriada para a inovação, quer no que respeita à *governância*, quer no que respeita à organização dos serviços adaptados a cada zona.

No já referido programa governamental britânico *New Deal for Communities*, é dado forte ênfase à questão da comunidade. Foi sempre esperado que as comunidades desempenhassem um papel de destaque no programa, em cada zona. Desde o início do programa, que se defendia que a estratégia iria falhar se não se criassem parcerias genuínas envolvendo residentes locais e outros agentes (DETR, 1998). Segundo o *Department for Transport*, para além disso, foram feitos esforços no sentido de empregar os residentes locais, onde fosse possível, nas actividades das parcerias (DETR, 2000, em Lawless *et al*, 2009). Esta forte importância conferida ao papel da comunidade era baseada nos seguintes pressupostos (Lawless *et al*, 2009):

- que os residentes são as pessoas que melhor estão colocadas para identificar os problemas locais e as oportunidades;
- que a regeneração de um *bairro* só consegue ser implementada efectivamente em cooperação com os residentes locais;
- e que o envolvimento/compromisso dos residentes locais ajuda a gerar um sentido de posse do lugar por parte destes, assegurando a sua manutenção, depois de o fundo do programa NDC terminar.

Independentemente dos méritos destes argumentos, existem algumas dúvidas de que a lógica e as implicações decorrentes da dimensão da comunidade tenham atraído interesse considerável (Lawless *et al*, 2009). Apesar de os autores identificarem pontos positivos – o aumento da participação dos residentes ao longo dos anos, o crescente sentimento por parte destes de que podem influenciar as decisões, e a relação directa entre envolvimento e satisfação com as alterações introduzidas nas zonas de intervenção – referem que o programa reflectiu algumas tensões no que respeita ao poder de decisão e à articulação entre o poder central e poder local, pelo menos na sua primeira fase (o programa continua activo actualmente).

### **Formas de governância**

A *governância*, segundo Portas *et al* (2003), privilegia o modo de fazer planeamento e política através do envolvimento de parceiros da sociedade civil, favorecendo a construção de consensos e a compatibilização de interesses em presença e procurando criar ou aproveitar oportunidades, que se traduzam na incorporação de recursos materiais, de *know-how* ou de vontades. Neste sentido, os autores referem que, dada a insuficiência dos recursos face à extensão das carências, e a crescente incerteza de mudanças, a gestão pública dos territórios urbanos complexos é conduzida a encontrar os

parceiros mais adequados, seja para minimizar riscos e gastos, garantir certas “âncoras”, seja para evitar tendências colaterais de segregação.

A hipótese de trabalho que se coloca é de que o Estado tenda a ser genericamente mais *facilitador* e *mediador* (*the enabling state*), e, mais selectivamente, *interventor* (Portas *et al*, 2003, p. 197). A *governância* à escala local implica a devolução da autoridade política e/ou de gestão dos níveis superiores para os níveis inferiores, no entanto, quem ganha o poder e sobre quem este incide depende do propósito dessa devolução (Lowndes e Sullivan, 2008).

Note-se que a *governância* não se prende somente com o sentido negocial de operações efectuadas em solos públicos e/ou privados (Portas *et al*, 2003). Variados autores se focam, em particular, na *governância* ao nível local, envolvendo não só os vários agentes públicos e privados, como também os próprios residentes. De acordo com Portas *et al*, visa mesmo os programas de regeneração das áreas centrais ou reurbanização das periferias, em que seja possível a concomitante organização comunitária das áreas, descentralizando a execução dos programas de realojamento, a diversificação e modernização do comércio, a gestão de equipamentos de proximidade, a manutenção dos jardins ou hortas urbanas, etc. Numa economia de mercado, a justificação mais consensual para a intervenção pública no processo de planeamento é baseada no princípio de que tal intervenção é capaz de produzir melhor ambiente urbano do que o resultante da livre iniciativa dos mercados e dos particulares (Portas *et al*, 2003).

Lowndes e Sullivan (2008), por exemplo, propõem quatro vertentes para a *governância* ao nível do bairro/vizinhança (pp. 57-59):

- *Cívica* – a escala local permite uma maior participação dos cidadãos nas decisões ao nível da sua *vizinhança* e a formação de colectividades;
- *Social* – a escala local permite dar atenção ao ponto de vista do cidadão, ao seu bem-estar;
- *Política* – os líderes à escala local são mais sensíveis aos pontos de vista dos vários cidadãos, e tende a ser dada a estes líderes maior credibilidade por parte dos cidadãos, por as suas deliberações serem mais próximas e visíveis;
- *Económica* – a escala local permite uma afectação dos recursos disponíveis mais eficiente e efectiva.

Para além destas quatro vertentes, as autoras consideram que existem também, em paralelo, quatro formas ideais de exercer a *governância* ao nível do bairro/vizinhança (adaptado de Lowndes e Sullivan, 2008, pp. 62-67):

- *Empowerment* (transferência de poder) – Está associada à vertente *cívica*. O bairro é visto como o palco mais apropriado para o envolvimento dos cidadãos, dado que é a este nível que os cidadãos mais se encontram e partilham as suas visões e os problemas que diariamente os afectam, quer de um modo informal, quer em associações. A proximidade potencia formas de democracia participativa, que aumentam a *voz* dos cidadãos. As iniciativas de transferência de poder para a comunidade ao nível do bairro procuram mobilizar os residentes para processos de *governância*, com o apoio adequado (incluindo educação cívica e capacitação). Através da participação neste processo, os residentes ganham uma visão abrangente do interesse público, das necessidades e das contribuições dos vários sectores da comunidade. Apesar de os modelos de transferência de poder considerarem comunidades auto-governáveis, na verdade, a comunidade local representa, nesta forma de *governância*, um *braço participativo* de um sistema governativo em que o

enquadramento das decisões é feito por representantes operando a um nível superior. A *democracia* está associada directamente ao *cidadão*.

- *Parceria* – Está associada à vertente *social*. O bairro é visto como o nível mais apropriado para um entendimento holístico do bem-estar dos cidadãos, assim como uma arena para a inovação. É através dele que os cidadãos têm acesso aos serviços locais e experimentam os problemas locais e, em alguns casos, é a este nível que se observa a exclusão social. As parcerias ao nível do bairro permitem juntar todas as entidades que, de alguma forma, influenciam o que se passa a este nível (seja do sector público, seja do sector privado). O objectivo é a partilha de recursos, riscos e recompensas, para a criação de mais oportunidades, nomeadamente o desenvolvimento de estratégias integradas de combate a um problema específico (ex: exclusão social, requalificação, estacionamento, etc.), caracterizadas por processos colectivos de decisão. A *democracia* está associada aos *agentes* (sendo que o grupo de cidadãos representa um desses agentes).
- *Governança* – Está associada à vertente *política*. Representa uma tentativa de reabilitação e redefinição do papel de entidades não executivas no sistema governativo local. A nomeação de dirigentes locais (ex: vereadores) responsáveis especificamente por determinados bairros e o aumento do poder das estruturas governativas ao nível da freguesia são formas de governança à escala da *vizinhança*. A eleição de representantes a estes níveis e a promoção da sua proximidade com as populações locais e as suas preocupações permitem a reconstrução da confiança e crença no poder político. A forma de *democracia* trata-se, nesta componente, da *democracia representativa*.
- *Gestão* – Está associada à vertente *económica*. Foca-se na obtenção de benefícios no que toca a uma provisão de serviços ao nível do bairro mais efectiva e mais eficiente, pelo envolvimento e cooperação entre os vários agentes prestadores desses serviços, que normalmente funcionam de forma totalmente isolada; pelo estabelecimento de novos serviços que vão de encontro às necessidades reais dos residentes; e pela eliminação de serviços que já estão desadequados. A forma de *democracia*, neste caso, é a *democracia de mercado* centrada num maior valor público. O bairro é visto, também, como o local apropriado para o desenvolvimento de programas que fortaleçam a prevenção, através da alteração de determinados comportamentos dos cidadãos, com o objectivo de aumentar o bem-estar e reduzir a pressão sobre os serviços (ex: reciclagem, campanhas anti-fumo, sensibilização para o cuidado das ruas, iniciativas ao nível da promoção de uma melhor vida familiar, etc.). Segundo Halpern (2005, em Lowndes e Sullivan, 2008), o sucesso deste tipo de intervenções de sensibilização depende fortemente do conhecimento dos estilos de vida da população residente.

Por fim, as autoras seleccionam uma série de desafios-chave para a *governância* ao nível local: capacitação, competência, diversidade e equidade. Lowndes e Sullivan (2008) vêem a *governância* como uma forma de os governos centrais se voltarem a ligar de um modo directo aos cidadãos e outros actores, de modo a tomar melhores decisões e prestar um melhor serviço.

Quanto à unidade de intervenção mais adequada para desenvolver a *governância*, Dahl e Tufte (1973) já defendiam que não existe uma dimensão ideal ou standard para uma *unidade de governância*, e que diferentes problemas requerem unidades políticas de diferentes dimensões. Para Lowndes e Sullivan (2008), a tarefa daqueles que definem a organização institucional é estabelecer as virtudes e as limitações de cada unidade, especificando de que forma é que podem ser combinadas, de modo a prevenir o insucesso da *governância*. Segundo as autoras, não se pode fazer tudo ao nível do bairro: devemos concentrar-nos nas questões para as quais este representa a melhor escala para se agir (Lowndes e Sullivan, 2008).

## Participação pública

Os desafios e as oportunidades à adequação das instituições para optimização de competências e recursos implicam repensar as formas e o papel da participação pública, ou seja, do envolvimento dos cidadãos, individualmente ou em grupos de interesse (Portas *et al*, 2003). Como se viu anteriormente, a participação pública pode ser uma forma de *governância* e de construção de *capital social*, que se pode concretizar através de processos que reúnem as várias vertentes da *governância*, como a mobilização dos cidadãos e das colectividades existentes para a resolução de problemas, a transferência de poder para o nível micro-local (freguesia, bairro ou organização), o estabelecimento de parcerias ou a articulação entre os vários agentes prestadores de serviços. Segundo Dekker (2007), dos processos de *governância*, a participação dos cidadãos, está, em particular, intimamente ligada à *vizinhança*, na medida em que, quando as pessoas se identificam com a sua *vizinhança* e se sentem parte dela, apresentam uma maior apetência para se envolver em processos participativos.

De acordo com Portas *et al* (2003), a participação é entendida como o processo em que agentes, grupos e indivíduos chegam a consenso sobre a realização de actividades com vantagens mútuas e que se justificam na base dos interesses públicos ou colectivos. Ainda segundo os mesmos autores, o processo da participação alargada pode trazer inúmeras vantagens como o aumento de qualidade das medidas e dos planos, na medida em que se podem integrar, nas diferentes fases do planeamento, as expectativas e a contribuição dos diferentes grupos de interesses; a sua legitimação; e a criação de condições para uma maior sustentabilidade dos territórios, na medida em que a participação alargada constitui, segundo definição dos autores, *o fórum que legitima e viabiliza as opções de nível transversal ou de mais longo prazo, com os princípios de conservação e valorização ambientais* (Portas *et al*, 2003, p. 204). Os autores admitem, por fim, contudo, que estas vantagens não se encontram garantidas à partida.

Alves (2003, p. 288) aponta três medidas norteadoras para o processo projectual participado<sup>6</sup>:

- *Conhecer* - (...) os diferentes grupos, influências e respectivos pontos de vista, separadamente e no todo;
- *Reconciliar* - os interesses daqueles que têm o poder de influenciar ou decidir, com os anseios expressos por aqueles que representam, efectivamente, os utilizadores do sistema em que se vai intervir;
- *Escalonar* - sempre que possível, as diferentes áreas de interesses e as respectivas reuniões para discussão em formatos que permitam não só uma melhor gestão da participação no processo, como o intercâmbio de ideias e auxílios entre diferentes sectores ou departamentos.

Dekker (2007) define participação como o conjunto de *actividades desenvolvidas pelos residentes com o fim de influenciar positivamente a situação social e física de um bairro* (p. 357). A autora distingue duas formas de participação: a *participação formal* e a *participação informal* (Dekker, 2007, p. 357). A *participação formal* diz respeito ao envolvimento por parte dos cidadãos em processos de decisão que influenciam o seu bairro (Verba e Nie, 1972, em Dekker, 2007). Segundo a autora, o grau em que as comunidades podem influenciar estes processos depende do grau de abertura das autoridades e da forma como as decisões são tomadas. O guia da APA - American Planning Association (Jones, 1990, em Peterman, 2000), por exemplo, faz uma série de sugestões de metodologias para envolver os cidadãos no processo de planeamento, e sustenta a noção de envolvimento da comunidade, identificando um número de agentes e grupos, incluindo organizações comunitárias, que devem estar envolvidos no processo. Porém, após esta referência “generosa”, regressa ao modelo do planeamento

---

<sup>6</sup> Veja-se o mesmo autor, acerca de medidas estratégicas específicas para a participação activa dos cidadãos.



racional, definindo-o como o processo básico para gerar um bom plano para a *vizinhança*/bairro, identificando o planeador como o perito técnico que, no final de contas, acaba por produzir o plano (Peterman, 2000). Alves (2003), porém, afirma que, mais do que fazer prevalecer qualquer solução da sua preferência, os grandes desafios do projectista são não só aprender através das convicções e experiências dos cidadãos, como também conseguir exprimir, através do desenho, os verdadeiros sentimentos e anseios destes.

A participação implica a capacidade de influenciar a decisão final. Diferentes graus de poder implicam diferentes níveis de participação (Arnstein, 1979, em Dekker, 2007). Apenas nos casos em que os cidadãos têm poder de decisão em aspectos que os afectam é que se consideram as suas acções como *participação formal* (ex: elaboração de um plano). Nestes casos, a participação é uma forma de troca de entendimentos e diálogo entre as autoridades (quer públicas, quer privadas) e os residentes (Dekker, 2007). A *participação informal* pode revelar-se, também, uma importante contribuição para a regeneração urbana (Lelieveldt, 2004). Exemplos de *participação informal* podem ser a formação voluntária, por alguns residentes, de colectividades, para responder a problemas específicos de uma rua ou de um bairro, a organização de eventos, organização de actividades de voluntariado, entre muitos outros. Este tipo de participação inclui todas aquelas actividades que não se enquadram na participação política, mas que são essenciais para a *governância* ao nível do bairro, e que podem até vir a criar oportunidades para o envolvimento em processos formais (Dekker, 2007).

Actividades não formais desenvolvem-se, normalmente, à escala mais pequena, designadamente o edifício ou a rua, visto que fazem parte do ambiente quotidiano dos residentes, que é o mais relevante. Actividades formais dizem respeito à participação em processos de decisão política em torno do bairro (Dekker, 2007).

Em particular no Reino Unido, a promoção da participação pública está cada vez mais presente no discurso político, principalmente no que toca a programas de regeneração ao nível local, como as *Area-based Initiatives*, já descritas anteriormente. Há provas de que parceiras estabelecidas ao nível do bairro conseguem, inclusivamente, de uma forma bem sucedida, organizar eleições ao nível da comunidade local, de forma a eleger representantes (por exemplo, no caso do Programa *New Deal for Communities*) (ODPM/NDU, 2004, em Lowndes e Sullivan, 2008). O governo holandês, por exemplo, refere a participação como meio para alcançar maior segurança, bem-estar, integração e coesão social, incentivando os cidadãos a terem uma responsabilidade pelo seu próprio bairro (Twede Kamer der Staten Generaal, 2001, em Dekker, 2007). Segundo Keating e Krumholz (2000), a participação cívica é um acto comum no planeamento urbano das cidades americanas.

Particularmente no que toca ao desenho do espaço público urbano, e referindo-se, especificamente, à importância da participação dos seus potenciais utilizadores, Alves (2003) defende que *são as impressões das pessoas, as suas necessidades e expectativas, as ligações ao lugar e a sua participação activa na criação e manutenção do espaço público que constituem a base social do espaço* (p. 8). O autor salienta o papel da participação pública directa como medida imprescindível para o êxito do espaço público.

As relações ao nível da *vizinhança*, quer entre os residentes, quer entre os vários agentes, e o consequente desenvolvimento de processos de *governância* apresentam-se, porém, como um enorme desafio no contexto de comunidades heterogéneas, especialmente numa sociedade em que a diversidade aumenta progressivamente, especialmente, porque a ideia de *governância* ainda assenta em noções associadas à partilha de valores e identidades (Lowndes e Sullivan, 2008). Por outro lado, quanto mais pequena e homogénea é a *unidade de governância*, mais facilmente se verifica o domínio

pelas elites, e mais difíceis são a expressão e o acolhimento de visões divergentes (Lowndes e Sullivan, 2008).

Note-se, ainda, que apesar de a abertura à participação poder estar intimamente relacionada com o grau de ligação que os residentes têm à sua área de *vizinhança*, nem sempre isto acontece (Dekker, 2007). De acordo com o que defende esta autora, sentir-se parte de um bairro é diferente de estar activamente envolvido na sua gestão. Em muitos casos, as pessoas simplesmente não querem participar, porque consideram outras coisas mais importantes. Segundo Dekker (2007), isto não pode ser considerado um problema.

Dekker (2007) estabelece algumas das variáveis que podem influenciar os níveis de participação pública no seio de uma comunidade local: o status socio-económico, a etnia, a situação socio-demográfica e as características da habitação. Defende, em primeiro lugar, que as pessoas pertencentes a classes socio-económicas mais baixas são menos propensas a participar em acções de *participação formal*, na medida em que possuem menos capacidades interpessoais desenvolvidas, menos interacção social, e acesso mais dificultado às instituições e às actividades de participação (esta conclusão vem contrariar a tendência de várias iniciativas ao nível local implementadas, por exemplo, no Reino Unido, frequentemente focadas em áreas consideradas desfavorecidas em termos socio-económicos, com objectivos e resultados ao nível dos processos de participação – ver Lawless *et al*, 2009). Em segundo lugar, a autora defende que as minorias étnicas apresentam, habitualmente, altos índices de participação, o que se revela como uma consequência da existência de uma forte identidade neste tipo de grupos. Para além disso, se uma pessoa se identifica com um determinado grupo existente na sua *vizinhança*, a sua capacidade para participar será aumentada. Em terceiro lugar, a autora refere que as mulheres desempenham um papel muito particular na participação na comunidade (Gittell *et al*, 2000, em Dekker, 2007), na medida em que tendem a trabalhar menos, e a passar mais tempo na envolvente de casa (por exemplo, para fazer compras) do que os homens (embora, no papel que a mulher desempenha na sociedade de hoje, esta assunção possa já não ser válida). Refere também que as pessoas com filhos tendem a ter maiores contactos na *vizinhança*, o que facilita a participação, e que os idosos são aqueles que passam mais tempo na área de *vizinhança*, conferindo-lhe grande importância. Por fim, atenta ainda para a situação de acesso à habitação como um factor que pode condicionar a participação, na medida em que os que possuem a habitação tendem a investir mais na área de residência, nomeadamente em processos de participação, em comparação com aqueles que são arrendatários (Kang e Kwak, 2003 em Dekker, 2007; Lelieveldt, 2004).

Valores como a confiança são também enunciados como fundamentais no desenvolvimento de processos de participação. Purdue (2001) refere a que a falta de confiança entre pessoas ou grupos em comunidades e parcerias pode levar a grandes dificuldades na geração de actividade participativa.

A discussão académica em torno da *governância*, em particular no que diz respeito à participação pública, está intimamente ligada a discussões acerca de democracia urbana e equidade. A *armadilha local*, já referida anteriormente por Purcell (2006), é sustentada, segundo este autor, na literatura sobre democracia urbana, no pressuposto de que a *devolução* de poder originará uma maior democracia, assumindo-se que, quanto mais localizadas as instituições governativas estiverem, mais democráticas elas serão. Mais especificamente, quanto mais autonomia a população local tiver sobre a sua área, as decisões acerca do espaço serão mais democráticas. O autor rejeita estas suposições, afirmando que o pressuposto de que a descentralização é necessária para a democratização é *a essência da armadilha local* (p. 1925).

### A governância no contexto português

Os imperativos da *governância* estão objectivamente associados aos limites da capacidade financeira do Estado, às exigências de uma sociedade mais participativa e à facilitação do funcionamento dos mercados, sobretudo nos casos em que o nível local tem um papel insubstituível (Portas *et al*, 2003).

Não se pode dizer que a *governância* esteja presente no processo de planeamento em Portugal. Neste campo, temos ainda muito a aprender, com outros países que já iniciaram, ainda que em moldes questionáveis e criticáveis, um processo de planeamento e de política mais activos para o cidadão. Portas *et al* (2003) reforçam esta constatação, afirmando que a abertura das estruturas administrativas e de tomada de decisão à participação pública, à cooperação de agentes económicos e a outras instituições da sociedade civil não tem suficiente tradição em Portugal. Isto deve-se, essencialmente, segundo os autores, aos padrões de desenvolvimento de um território com características muito distintas, mas também ao reduzido nível de maturidade tecnico-política da governabilidade dos territórios e, em particular, das práticas do próprio planeamento por parte dos diferentes níveis da administração. No que toca à participação pública, as dúvidas persistem, e não se limitam à prática, mais recente e inexperiente, da participação no planeamento em Portugal, mas também aos países em que os princípios da participação estão há muito consolidados (Portas *et al*, 2003).

Portas *et al* (2003) enunciam alguns factores particularmente críticos para que a *governância* possa começar a tomar forma em Portugal (p. 198):

- a necessidade de alterações no funcionamento da administração territorial que assegurem melhor articulação entre os diferentes níveis, central e local, da administração, e entre institutos autónomos ou empresas públicas concessionárias de serviços públicos, nacionais e locais, adequando-as às novas geografias das dinâmicas de desenvolvimento urbano, de forma a conservar e a valorizar mais os recursos e a otimizar os investimentos;
- a necessidade de construção e implementação de estratégias de política, formas de gestão, políticas e projectos de carácter transmunicipal, com os objectivos da integração de recursos e exigências de continuidade, ou da complementaridade das acções adequadas ao alargamento dos territórios urbanizados, que os investimentos de carácter sectorial e central ou local nem sempre conseguem garantir, sem recurso a soluções voluntaristas ou de excepção;
- a necessidade de alterações a práticas de planos baseados em zonamentos e normas paramétricas que frequentemente demonstram excessiva rigidez e desadaptação aos locais, para formas de ordenação mais flexíveis ou indicativas (sem prejuízo de garantir a equidade de direitos e deveres e os princípios essenciais de salvaguarda e de estruturação do território), justificadas pelas prioridades definidas a nível estratégico.

No que toca a este último ponto, a criação de uma dinâmica à escala do bairro é extremamente importante.

#### 2.2.3. SUSTENTABILIDADE E DIVERSIDADE

De acordo com Sullivan e Taylor (2007), o planeamento à escala local oferece uma importante ferramenta para encorajar a sustentabilidade, no sentido lato do termo. Vários autores reflectem uma preferência pela escala local e defendem o planeamento através de *unidades de vizinhança*, não propriamente da forma em que Perry, no início do século passado, as projectou, mas na perspectiva da

sustentabilidade, quer a nível *ambiental*, quer a nível *funcional*, e mesmo *social*. Esta perspectiva revela uma valorização do bairro como *escala para o desenvolvimento*.

### **Sustentabilidade e diversidade no espaço e na função**

Um dos pontos de vista emergentes vê a criação de *unidades de vizinhança* como meio para gerir o crescimento urbano e conferir uma forma de ordem a um território de grande escala e a um vasto processo de desenvolvimento urbano (Madanipour, 2005, em Sullivan e Taylor, 2007). Alguns 60 anos depois, o interesse na ideia de *hubs de vizinhança*, que forneçam um foco visível e funcional para uma maior identidade dos bairros, regressou (Hilder, 2005, p. 10).

Dentro deste domínio, é impossível não fazer uma breve referência ao chamado *Novo Urbanismo*. Segundo Ellin (1999, em Carmona *et al*, 2003), o movimento americano do *Novo Urbanismo* emergiu como reacção às visíveis falhas do planeamento urbano modernista: expansão urbana, discriminação social, dependência do automóvel e decadência dos centros das cidades. Já Grant (2006) afirma que o *Novo Urbanismo* utiliza como ponto de partida não só as falhas do movimento modernista, como também as da *cidade-jardim*. Por outro lado, Fainstein (2000, em Berke, 2002), por exemplo, afirma que o *Novo Urbanismo* se assemelha à visão da *cidade-jardim* de Howard no que toca ao pressuposto da influência das relações espaciais entre os usos do solo na criação de comunidades sociais coesas. Berke (2002) refere ainda que o *Novo Urbanismo* tem as suas raízes nas pequenas cidades densas de escala pedonal do início do séc. XX.

O movimento do *Novo Urbanismo* nasce oficialmente no final dos anos 70, com as lições de Leon Krier, e a sua influência nos arquitectos Andres Duany e Elizabeth Plater-Zybreck, que, mais tarde, em 1993, juntamente com Peter Calthorpe e Stefanos Polyzoides, fundaram o Congresso para o Novo Urbanismo (CNU) (Larsen, 2005).

O *Novo Urbanismo* defende o regresso a abordagens do planeamento ao nível do desenho, baseado num desenvolvimento compacto e denso da cidade (Berke, 2002). O seu foco incide especialmente no domínio público, em especial, na execução de um desenho urbano de qualidade, que possa gerar orgulho cívico e incentive a utilizações variadas. Um dos seus principais objectivos é recuperar a escala humana dos espaços públicos e residenciais, de forma a gerar um *sentido de comunidade* (Colomb, 2007, p. 7). Teoricamente, a proximidade e a intimidade da interacção ao nível do bairro oferecem a oportunidade para a transferência de poder para a comunidade e para o cidadão, que muitos autores vêem como factor crítico para a geração de novas e mais formas de comportamento sustentáveis (Sullivan e Taylor, 2007). Talen (1999) completa, afirmando que os *novos urbanistas* partilham da convicção de que o ambiente físico pode criar o já referido *sentido de comunidade*, baseados na ideia de que as redes de comunicação privada não são substitutas das redes de *vizinhança*, e de que uma reformulação da filosofia acerca de como construímos hoje comunidades irá dar resposta aos nossos défices cívicos, construir *capital social*, e reavivar o espírito de comunidade que está actualmente perdido (Talen, 1999). Desta forma, este movimento articula *um modelo distinto de boa comunidade com um lugar bonito e identificável* (Grant, 2006, p. 56). Estas ideias estão intimamente associadas à noção de *determinismo espacial ou ambiental* – a assunção de que *a interacção social e o sentido de comunidade são cultivados através do poder organizacional do espaço* (Talen, 1999, p. 1364).

Nas suas variadas manifestações, o *Novo Urbanismo* revela uma forte necessidade da sensação de *ordem* e unidade urbanas. O moderno é preterido em relação ao tradicional, e o alto (modernista) em

relação ao baixo (pré-industrial) (Grant, 2006). Krier ataca o caos gerado pela cidade moderna e defende o regresso aos princípios clássicos (Grant, 2006).

Aliadas a estas questões, estão as que se referem a um *mix* na unidade urbana. O movimento defende não só um *mix* de usos que permita uma auto-sustentabilidade da unidade urbana, mas também um *mix* social.

Tal como já foi referido em capítulo anterior, o argumento geral (iniciado por Jacobs (1961), mas que ainda hoje permanece) para a mistura de usos reside no facto de, quando as pessoas podem encontrar na mesma área urbana, locais para viver, trabalhar, fazer compras ou divertir-se, tendem a deslocar-se mais a pé e menos de carro (Jacobs, 1961), o que, teoricamente, promove a interacção social. A alta densidade defendida pelo *Novo Urbanismo* é baseada na mistura de diferentes usos do solo, incluindo habitação, lojas, escolas, escritórios e espaços públicos (Berke, 2002), concentrando as actividades cívicas, institucionais e comerciais (CNU, 2001). Segundo o CNU, *a saúde da economia e a evolução harmoniosa dos bairros, zonas e corredores urbanos pode ser melhorada através de códigos gráficos de desenho urbano que servem como guias para a mudança* (CNU, 2001, p. 2).

No ideal do *Novo Urbanismo*, as ruas são estreitas e especialmente favoráveis ao peão, encorajando os modos suaves como andar a pé ou de bicicleta; as casas devem possuir ligações harmoniosas com a rua, de modo a que exista uma forte interacção entre o espaço público e o espaço privado (Berke, 2002); o espaço público é seguro e confortável, e encoraja as relações entre vizinhos. Os corredores de transporte público, quando devidamente planeados, contribuem para a organização da estrutura metropolitana e são vistos como factor de requalificação dos centros urbanos, ao contrário das vias rápidas, que desviam o investimento dos centros (CNU, 2001). O documento *Charter of New Urbanism*, produzido pelo *Congresso para o Novo Urbanismo* (CNU, 2001), estabelece os restantes princípios fundamentais deste movimento, organizados por intervenções a diferentes escalas (em primeiro lugar, *a região: metrópole, cidade e vila*; em segundo, *o bairro, a zona (district) e o corredor*; e, por fim, *o quarteirão, a rua e o edifício*) reflectindo uma forte incidência na escala local, nomeadamente na preocupação pela criação de ambientes de maior vivência (CNU, 2001, p. 2).

O crescimento da popularidade (na Europa, mas principalmente nos E.U.A.) do movimento do *Novo Urbanismo* inspirou o que se designa de *Smart Growth*, tema igualmente muito discutido no debate académico contemporâneo. O *Smart Growth*, designação mais utilizada na literatura europeia (que se pode traduzir como “expansão inteligente”), baseia-se na seguinte teoria: *se a expansão urbana é convenientemente gerida e são aplicados os princípios correctos, então a expansão ajuda à criação de melhores comunidades* (Grant, 2006, p. 64). A ideia baseia-se no pressuposto de que a expansão é inevitável, mas se for gerida correctamente, poderá apresentar-se saudável para a economia e a comunidade (Grant, 2006).

Resumindo, a corrente do *Novo Urbanismo* estabelece como elementos fundamentais, para as suas *unidades de vizinhança* (Carmona *et al*, 2003, p. 117):

- áreas compactas, com diversidade de usos;
- desenho urbano que incentive os cidadãos a serem responsáveis pela sua manutenção e evolução;
- áreas amigáveis para o peão, que permitam que as actividades quotidianas possam ser feitas a pé, conferindo autonomia àqueles que não conduzem;
- todos os pontos com acesso pedonal aos transportes públicos, permitindo que este se afirme como forma alternativa de transporte;
- densidades e usos do solo elevados;

- vasto leque de tipos de habitação e níveis de preços, atraindo pessoas de diferentes idades, raças e classes sociais, e permitindo a interacção diária entre elas;
- concentração das actividades cívicas, institucionais e comerciais;
- dimensionamento das escolas de forma a permitir que as crianças se desloquem até elas a pé ou de bicicleta;
- vários parques.

Existe, porém, um considerável debate questionando se o movimento tem cumprido ou não as suas intenções. Como se descreveu, a doutrina central do *Novo Urbanismo* defende a criação de ambientes urbanos de grande vivência, vibrantes, vitais, acessíveis, coesos e de aparência estética de qualidade (Haughton, 1999, em Berke, 2002), porém, segundo Berke (2002), uma análise dos princípios do movimento (CNU, 2001), particularmente para as escalas mais locais (*o bairro e o quarteirão*), revela uma lacuna na atenção para outros aspectos que não os do ambiente físico. Segundo nota o autor, dos dezoito princípios associados a estas escalas, quinze estão relacionados com características físicas do ambiente urbano, cujo objectivo é promover o *sentido do lugar* (Berke, 2002, p. 26). Estas características estão representadas por termos como *identidade, acessibilidade, legibilidade, vitalidade, património e segurança* (CNU, 2001; Berke, 2002). Os restantes princípios promovem valores como o desenvolvimento económico local, a redução de dependência do automóvel e do consumo de energia, e o investimento em corredores urbanos para revitalizar os centros urbanos (CNU, 2001). Berke (2002) refere, por isso, que os princípios deste movimento não reflectem uma abordagem equilibrada e holística para o planeamento urbano, sendo dada muita atenção à questão do espaço, mas menos a questões importantes como a protecção ambiental e a equidade social, e existindo poucas provas, segundo o autor, de que o recurso aos princípios do *Novo Urbanismo* tem tido impactes ao nível de questões como o congestionamento do tráfego, a qualidade do ar e da água ou o desenvolvimento de capital.

Outras críticas são expressas em relação a este movimento. Crane (1996, em Berke, 2002), por exemplo, defende que, em zonas projectadas segundo os princípios do *Novo Urbanismo*, o número de viagens efectuadas por automóvel pode, ao contrário do que é pretendido, aumentar, dado que as configurações densas do uso do solo aumentam o acesso de pessoas a estas zonas. Outros criticam a corrente por atender apenas às classes altas, e, quando aplicada a zonas dos centros urbanos, inflamar a *gentrificação* (Audirac, 1999). Surgem ainda críticas que afirmam que o conceito não tem inibido a expansão, tendo em conta que vários projectos a ele associados são desenvolvidos nas franjas suburbanas. Com efeito, segundo o que refere Hall (2000), os exemplos americanos mais actuais da aplicação do *Novo Urbanismo* são subúrbios ou construídos em terrenos virgem que tinham carácter rural (Laguna West, na Califórnia e Kentlands, no estado de Maryland) (Hall, 2000).

Talen (2000) explica que, apesar de a interacção entre residentes da mesma área poder ser influenciada pela provisão de determinados elementos que potenciam o contacto visual, essa interacção social é superficial. A autora justifica que, para uma interacção mais profunda e duradoura, as pessoas envolvidas terão de ter algo em comum.

Talen (1999) defende, ainda, que o entendimento que existe da relação entre o desenho urbano e o *sentido de comunidade* não tem uma base empírica. Esta lacuna, segundo a autora, deixa em aberto a possibilidade de o *Novo Urbanismo* poder não significar mais do que *uma estratégia com fins lucrativos dentro da moda do planeamento top-down* (das estruturas superiores para as inferiores), *em que seres humanos são sacrificados no altar do planeamento utópico*. Afirmar ainda que, vendo a questão de uma forma mais insidiosa, pode significar que os objectivos de coesão social do *Novo Urbanismo* sejam simplesmente uma desculpa para os investidores exercerem uma maior pressão urbanística em menor área (Talen, 1999, p. 1362). Barton *et al* (2003) também não consideram aquela

relação directa, referindo que a experiência tem demonstrado que o desenho do ambiente físico, por si, só, não consegue criar uma *vizinhança*, no sentido de uma comunidade plenamente funcional. No entanto, admitem os autores, um desenho urbano de qualidade – noutras palavras, respeito pelo contexto existente, mistura compatível de usos, edifícios adaptados às actividades que sustentam, adequada localização e níveis de acessibilidade, todos reunidos num local que é atractivo e transmite segurança (que, no fundo, resumem os princípios do *Novo Urbanismo*) – podem criar as condições em que um sentido de *vizinhança* e de pertença é mais passível de se desenvolver (Barton *et al*, 2003).

Vários autores afirmam que os capítulos relativos ao desenho urbano da *Urban Task Force*, um dos documentos orientadores da campanha britânica *Towards an Urban Renaissance*, estão nitidamente associados à corrente americana do *Novo Urbanismo* (Hall, 2000). Quer o *Novo Urbanismo*, quer a campanha britânica, defende Hall, propõem um retorno às formas urbanas tradicionais, com grande densidade de habitação (algumas moradias, alguns apartamentos) ao longo de ruas residenciais tradicionais com passeios e uma mistura liberal de comércio e serviços de fácil acesso pelo modo a pé. Continuando, compara a filosofia do *Novo Urbanismo* que defende uma boa acessibilidade por transporte público, com a posição britânica contemporânea, que defende *a instalação de densidades suficientes que permitam que um serviço de transporte colectivo rodoviário circule ao longo das áreas residenciais* (Hall, 2000, p. 359). O objectivo da *Urban Renaissance*, no Reino Unido, segundo afirmam Rogers e Coafee (2005), é *construir novos domínios urbanos sustentáveis, baseados nos princípios de mix social, sustentabilidade, conectividade, altas densidades, promoção do modo pedonal e alta qualidade paisagística com o intuito expresso de atrair o conhecimento suburbano de volta para a cidade* (p. 323).

### Sustentabilidade e diversidade sociais

Ao movimento do *Novo Urbanismo* não só está associada a mistura de usos, mas também o princípio de encorajar o desenvolvimento de comunidades com diversidade de pessoas, concretizada numa mistura de diferentes raças, idades ou níveis de rendimento (Talen, 1999). Talen atribui, ainda, aos *novos urbanistas*, a ideia de que uma mistura de tipos de habitação encoraja o contacto pessoal entre pessoas de diferentes classes sociais, o que torna a comunidade mais completa e integrada e, como resultado, um *sentido de comunidade* é estabelecido (Talen, 1999). Talen rejeita, contudo, a linearidade destes comportamentos.

A estratégia do *mix social* tem sido largamente discutida no debate académico, marcando presença, igualmente, nos discursos políticos de muitos países europeus, como a ferramenta-chave para gerar uma maior coesão social e lutar contra a segregação de determinados grupos no meio urbano.

No contexto político britânico, por exemplo, o termo *comunidade sustentável* (*Sustainable Communities* - ODPM, 2003) ganhou especial ênfase no discurso desde 2003, sendo caracterizado pelo desejo da recriação de padrões de *mix social* (associado a uma mistura ao nível funcional) na cidade consolidada, de forma a contrariar os efeitos de décadas de “*contra-urbanização*”, que deixaram focos de desfavorecimento altamente concentrados nos núcleos urbanos (Colomb, 2007).

Em paralelo com a questão do *mix social*, aparece frequentemente o termo *gentrificação*, um neologismo que deriva da palavra inglesa *gentrification*. A *gentrificação* está associada à regeneração urbana, correspondendo a um processo de ocupação de uma área considerada desfavorecida por classes sociais mais elevadas do que aquelas que existem na zona, com o objectivo da obtenção de um *mix social* que resulte numa comunidade coesa e, no limite, numa cidade mais diversa e tolerante (adaptado de Lees, 2008).

Schoon (2001, em Lees, 2008, p. 2451) identifica três principais linhas de debate em torno da questão do *mix social*. Em primeiro lugar, a que sustenta o argumento de que, na medida em que a classe média atrai mais recursos públicos, os bairros socialmente diversificados serão mais bem sucedidos do que aqueles em que a classe média não existe (*defending the neighbourhood*); em segundo, a que defende que os bairros onde existe diversidade social e ao nível do poder de compra apresentam maior capacidade para suportar uma economia local, em comparação com zonas onde existe uma concentração de pobreza (*money-go-round*); em terceiro lugar, o argumento associado às redes sociais no seio do bairro, que valoriza a promoção de um *mix* como a forma de gerar coesão social e oportunidade económica (*networks and contacts*).

Apesar destas intenções, inúmeras críticas estão presentes no debate acerca deste tema. Vários autores defendem que a mistura de grupos no mesmo espaço urbano não implica, necessariamente, a interação social entre pessoas pertencentes a classes sociais diferentes (Butler e Robson, 2003, em Lees, 2008). Segundo Butler (1997, em Lees, 2008), as pessoas de classes mais altas que se mudam para zonas desfavorecidas (os chamados *gentrifiers*) tendem a continuar a interagir apenas entre si, dado que partilham valores culturais e políticos semelhantes. Neste contexto, não existe, em geral, interação em nenhuma faixa etária, e mesmo através das crianças, esta está dificultada, visto que não partilham as mesmas escolas.

Autores como Davidson (em revisão; em Lees, 2008) e Freeman (2006, em Lees, 2008), reforçam esta tendência, através da análise de casos concretos, em que são recolhidos testemunhos quer de *gentrifiers*, quer das pessoas já existentes na zona antes. Davidson analisa zonas localizadas em Londres em que a *gentrificação* foi implementada, concluindo que existe pouca evidência de relações sociais entre os novos residentes, de médios rendimentos, e os grupos sociais mais desfavorecidos que residem em bairros adjacentes. Davidson relata que não ocorreu, nestas áreas, qualquer transferência de *capital social* para os grupos mais desfavorecidos. Freeman, por experiências idênticas, analisa as dinâmicas existentes em duas áreas situadas em Nova Iorque onde se desenvolveu um processo de ocupação idêntico, revelando que as relações entre residentes mais antigos (maioritariamente indivíduos de raça negra) e *gentrifiers* são muito reduzidas. Este autor relata, inclusivamente, o desencadeamento de alguns focos de conflito entre estes grupos, principalmente provocados por ressentimento gerado no seio do grupo de residentes mais antigos, ao se aperceberem que não teriam sido o alvo dos recentes melhoramentos realizados na zona. Em ambos os estudos, uma das razões apontadas para a ausência de relação entre os dois grupos é o facto de estes não partilharem os mesmos espaços (ex: um restaurante) (Lees, 2008).

Uma outra crítica comum tem a ver com o facto de as políticas de *gentrificação* terem um único sentido: isto é, apesar de existirem bairros mais ricos igualmente homogêneos, este processo não prevê, em geral, a deslocação das classes mais desfavorecidas para estas zonas (Blomley 2004, em Lees, 2008).

Um outro problema apontado prende-se com a constatação de que a renovação de determinada área urbana, através de processos que incluem a *gentrificação*, influencia o mercado imobiliário: os preços dos imóveis aumentam e as rendas são actualizadas para valores superiores. Este efeito pode forçar as pessoas de rendimentos mais baixos a abandonarem a zona. Para além disso, a nova pressão imobiliária, com o aumento da procura e do valor da habitação, conduz à diminuição de habitação a custos compatíveis com determinados níveis de rendimento, levando este grupo a ter que procurar casa noutras zonas da cidade ou na periferia, muitas vezes longe dos seus locais de trabalho (Atkinson, 2002).



Outra das críticas presentes no debate prende-se, ainda, com a autoridade moral das políticas de promoção do *mix* social (Blomley, 2004, em Lees, 2008). Estas procuram construir uma sociedade em que a classe média (que normalmente tem a posse da sua habitação) é vista como a categoria social *normal* ou desejável. Em oposição, os grupos mais desfavorecidos (normalmente arrendatários) são considerados *anormais* e *problemáticos*, sendo colocados num plano de inferioridade (Lees, 2008, p. 2464).

Lees (2008) refere que, de alguma forma, a recente tendência para valorizar processos de *mix* social pode desprezar alguns dos efeitos positivos da homogeneidade social. A autora nota que, apesar da segregação social ser sempre abordada como um fenómeno negativo, por estar associada, em muitos casos, à concentração de pobreza e à criminalidade, podem existir efeitos positivos na existência de comunidades locais homogéneas, nomeadamente o desenvolvimento de redes de apoio, através de associações ou dos próprios residentes (Lees, 2008).

Segundo Atkinson (2004), a posição crítica em relação à *gentrificação* depende da ideologia política: enquanto que a direita vê, geralmente, nesta estratégia, a salvação económica dos centros das cidades, algumas facções à esquerda salientam os seus efeitos negativos, como a criação de conflitos ou a deslocalização dos residentes de classes mais baixas.

Alguns dos resultados obtidos em estudos empíricos levam Cheshire (2008, em Lees, 2008) a concluir que os esforços para aumentar a equidade social poderiam ser mais efectivos se fossem dirigidos às pessoas em si, em vez de se mover grupos para diversificar áreas urbanas. A escala do bairro deve ser reavaliada como lugar para aplicar este tipo de políticas, na medida em que representa uma entidade muito dinâmica (Lees, 2008; Galster, 2007).

Atkinson (2000, 2004) apresenta, sintetizadamente, os impactes negativos e os benefícios ligados à *gentrificação*. Como principais consequências indesejáveis, refere a migração para outras áreas por parte de residentes já presentes anteriormente à operação de *mix*, a hostilização e expulsão de grupos sociais mais baixos (nomeadamente pela subida dos valores das rendas, e outros factores), o aparecimento de conflitos, o aumento de sem-abrigo, a criminalidade, o aumento da exclusão social, pelo contacto directo entre várias realidades, e a perda de população de determinadas zonas. No entanto, podem-se revelar benefícios como a renovação e requalificação, a diminuição do índice de pobreza, o melhoramento da provisão de serviços locais, a desconcentração da pobreza, entre outros.

Independentemente do feroz debate académico em torno do tema, a *gentrificação* tem vindo a ser promovida, de um modo geral, nos círculos políticos, quer no contexto europeu, quer nos E. U. A., no pressuposto de que levará à redução da segregação e à criação de comunidades mais sustentáveis (Lees, 2008).

No Reino Unido, a *gentrificação* está enquadrada na política social e urbana do governo do partido trabalhista (desde o governo de Blair, permanecendo no governo de Gordon Brown), em programas desenvolvidos pela já referida *Social Exclusion Unit* (Lees, 2008). O *mix* social é visto como uma forma de pôr as pessoas em contacto com outras que estão fora do seu círculo habitual, alargando horizontes e aumentando as perspectivas, oferecendo, ainda, a potencialidade de ligar as pessoas em redes informais, através das quais o emprego é mais fácil de encontrar (SEU, 1998). Segundo Colomb (2007), no caso do Reino Unido, o conceito de *mix* social, no entanto, acaba por ser sempre reduzido, simplesmente, à mistura de tipos de domínio da habitação (arrendamento, posse) e de tipos de casas em áreas urbanas.

No caso dos E. U. A., a estratégia considera-se especialmente importante para travar a transmissão das *patologias da pobreza* (Lees, 2008, p. 2454) produzidas em zonas onde esta se encontra fortemente

concentrada. Neste contexto, surge outra das linhas de debate muito comuns associadas a este tema, que está relacionada com a capacidade de as classes mais altas funcionarem como modelo de vida para as classes mais baixas. Uma outra vertente é explorada no caso dos Estados Unidos: em municípios muito dependentes de impostos municipais sobre os imóveis, a atracção da classe média, que muitas vezes adquire habitação própria, representa uma forma de obter uma maior receita fiscal (Lees, 2008).

No caso de França, por exemplo, o conceito foi traduzido em dois tipos de políticas: a imposição de quotas mínimas de habitação social a todas as autoridades locais, e o encorajamento da classe média a regressar a áreas que entraram em decadência, através de demolição selectiva e de medidas de diferenciação da habitação (Colomb, 2007).

Na Holanda, a segregação espacial não é uma realidade tão marcante como noutros países da Europa, dadas as diferenças existentes no mercado da habitação: aproximadamente metade do parque habitacional é detido e arrendado por entidades públicas (Lees, 2008), e ocupado por pessoas pertencentes a variadas classes sociais (Murie e Musterd, 1996, em Lees, 2008). Desta forma, o fenómeno da *gentrificação* está associado, também, à diferenciação da habitação, pela demolição de habitação de baixo valor e construção de habitação de maior qualidade, assim como pela reabilitação, em áreas de baixos rendimentos, com o objectivo de criar uma população mais diversificada (Lees, 2008).

### Sustentabilidade ambiental

No que toca à procura da sustentabilidade à escala local, ao nível do bairro ou da *vizinhança*, resta referir recentes abordagens relacionadas com a ecologia e a auto-suficiência a nível *ambiental*.

Segundo Rudlin e Falk (1999), à escala do bairro podem aplicar-se princípios de sustentabilidade ambiental como a optimização do fornecimento de recursos (como a água e a electricidade), a utilização de recursos locais (como o sol e a água da chuva, por exemplo, ou processos como a compostagem), a redução do desperdício (através, por exemplo, da mobilização para a reciclagem). Para os autores, a sustentabilidade ambiental está igualmente associada à redução do uso do automóvel e provisão de ambientes mais pedonais, promovendo a legibilidade e a permeabilidade do espaço urbano, bem como a segurança, que incentivem este modo; à eficiência do sistema de transporte público; à adequada gestão energética no ciclo de vida dos edifícios; e à existência de espaços verdes (não apenas na perspectiva da absorção de CO<sub>2</sub>, na medida em que esta absorção não é proporcional ao nível de emissões produzidas apenas pelas pessoas, mas também do desenvolvimento de biodiversidade, da atractividade paisagística que conferem, incentivando o modo a pé, e mesmo da pequena agricultura biológica) (Rudlin e Falk, 1999).

Barton *et al* (2003) referem a importância da gestão optimizada de recursos ao nível do bairro, designadamente, a água, os alimentos, os resíduos, a biodiversidade e a energia, propondo soluções específicas para uma gestão eficiente, através do envolvimento de vários agentes (ver Barton *et al*, 2003). Os autores reforçam a importância que a promoção da sustentabilidade em termos de recursos pode revelar na construção de comunidades de *vizinhança*, pelo envolvimento em actividades ecológicas (ex: compostagem, reciclagem, reutilização da água, aumento da eficiência energética, criação e manutenção de áreas verdes, etc.).

Segundo Sullivan e Taylor (2007), as provas da eficácia deste tipo de medidas ao nível da sustentabilidade (seja *funcional*, *social* ou *ambiental*), à escala da unidade urbana de *vizinhança*, são ainda pouco claras. A auto-suficiência tão desejada pode ser vista, por vezes, como sinónimo de

isolamento. Com efeito, no mundo cada vez mais globalizado em que vivemos, com o crescente aumento da mobilidade e das comunicações, é cada vez mais difícil falar de auto-suficiência a uma escala tão pequena.

#### 2.2.4. VIZINHANÇA E ESPAÇO PÚBLICO

Na discussão que envolve a questão da *vizinhança*, o espaço público é, muitas vezes, apresentado como factor relevante que molda os comportamentos da população urbana, potenciado a criação de comunidades na cidade. Desta forma, julgou-se pertinente dedicar um ponto deste capítulo a uma referência a esta relação entre a noção de *vizinhança* e a importância do espaço público na cidade.

#### O declínio do domínio público

Vários autores têm feito observações acerca do significativo declínio do *domínio público* ao longo das últimas décadas, atribuído, em parte, à redução do espaço público disponível, e, por outro lado, à redução da importância conferida ao espaço público e à vida pública. Variadas actividades sociais que, outrora, aconteciam em espaços públicos, foram transferidas para o domínio privado – como por exemplo actividades de lazer, entretenimento, acesso à informação e consumo – estas actividades podem hoje ocorrer a partir de casa, através da televisão e da internet (Ellin, 1999, em Carmona *et al*, 2003). Para além disso, o automóvel também permite um controlo privado do espaço público (Carmona *et al*, 2003). Cresceu também o desejo, por parte das pessoas, do controlo do seu próprio espaço, e da privatização (Ellin, 1999, em Carmona *et al*, 2003).

Alves (2003) apresenta um dos principais motivos para este declínio, defendendo que *o aumento da variedade de formas de tráfego, e do seu volume, tende a abstraccionar a forma mais óbvia de comunicação – ir de um lugar para o outro*. Com efeito, afirma o autor, *perdeu-se a noção de rua como veículo essencial de comunicação e como componente mais importante da estrutura urbana* (p. 61). O autor salienta ainda que a rua não pode ser vista somente como um *meio de acesso*, mas também como *um lugar para a expressão social* (p. 66).

Mas será que o espaço público está mesmo a perder a sua importância, progressivamente, e que, no limite, estamos condenados à transferência de todas as actividades para o espaço privado, ou para as redes virtuais?

Com o título do seu artigo, Mitchell (1995) fazia já exactamente essa pergunta retórica: *The end of public space?* E pergunta ainda: *Será que criámos uma sociedade que idealiza e deseja apenas interações privadas, comunicações privadas, políticas privadas, que reserva o espaço público apenas para recreação mercantilizada e o espectáculo?* (p. 110). Não há dúvida que contrariar esta trajectória envolverá grandes desafios para os que desenham a cidade.

#### Espaço público e comportamentos

Carmona *et al* (2003) resumem os três pontos de vista que relacionam o ambiente que nos rodeia com os comportamentos (p. 106):

- o *Determinismo* – (já referido anteriormente) segundo o qual o ambiente físico tem uma influência determinante no comportamento humano; a interacção ambiente-pessoas é um processo com um só sentido;

- o *Possibilismo* – segundo o qual as pessoas escolhem entre as várias oportunidades que o ambiente lhes oferece;
- o *Probabilismo* – segundo o qual, num determinado ambiente físico, algumas escolhas são mais prováveis do que outras. – Carmona *et al* são a favor desta última corrente.

Os autores concordam que, quando o ambiente se altera, os comportamentos também se alteram, porém, afirmam que o desenho importa, mas não de uma forma absoluta. O que acontece em determinado ambiente depende daqueles que o estão a utilizar. Mas mais do que propriamente determinar comportamentos ou acções, o desenho urbano pode ser visto como um meio de manipular a probabilidade de determinados comportamentos ou acções acontecerem. Note-se, por exemplo, ambientes urbanos em que existe uma quantidade considerável de portas ao nível da rua, que tendem a contribuir mais para a interacção social. Daí que os autores concluam que, apesar dos arquitectos e urbanistas não poderem *criar* lugares, podem *potenciar* lugares (Carmona *et al*, 2003).

Para além disso, salientam que as escolhas que as pessoas fazem, independentemente do espaço em que se encontram, são também fortemente influenciadas pela sociedade e pela cultura. Estas estão intimamente relacionadas com o estilo de vida, os valores e os comportamentos. Dada a crescente diversidade de culturas, gostos e hábitos presentes na cidade, defendem que o desenho urbano deve ser, acima de tudo, uma actividade que permita a oferta de escolhas. Em vez de negar a utilização de determinado espaço público, deve ser dada a oportunidade de o utilizar, e, de seguida, gerir convenientemente essa utilização (Carmona *et al*, 2003).

Já nos anos 70, Gehl (1971) propunha uma abordagem probabilística para se entender como é que o desenho urbano pode influenciar os comportamentos. Defende que é possível, através do desenho urbano, dentro de determinados limites (sociais, climáticos e outros) exercer uma influência sobre o número de pessoas que utiliza determinado espaço, o tipo de actividades que se podem desenrolar nesse espaço e a duração dessas actividades. Simplificando, divide as actividades no espaço público em três categorias (Gehl, 1971):

- *Actividades Necessárias* – são mais ou menos obrigatórias (ex: ir para a escola ou para o trabalho, ir às compras, esperar pelo autocarro, etc.); dado que as pessoas não têm escolha, a ocorrência destas actividades é muito pouco influenciada pelas características físicas do espaço;
- *Actividades Opcionais* – são levadas a cabo voluntariamente, se o espaço, o tempo e o clima o permitirem e forem convidativos (ex: ir dar um passeio para apanhar ar fresco, parar para tomar um café, “parar a ver quem passa”, etc.);
- *Actividades Sociais* – dependem da presença de outras pessoas no espaço público (ex: cumprimentos e conversas, actividades comunitárias, contactos passivos como simplesmente ver e ouvir outras pessoas, etc.); acontecem espontaneamente como consequência directa do movimento de pessoas no mesmo espaço à mesma hora.

Pode dizer-se que, num contexto de *vizinhança* em que exista uma comunidade local, independentemente da profundidade das relações no seio desta, têm de existir, necessariamente, no espaço público, para além das *actividades necessárias* e *opcionais*, as *actividades sociais*, segundo a definição de Gehl (1971).

O autor defende que, em ambientes de baixa qualidade urbana, apenas as *actividades necessárias* ocorrem. Já em locais de alta qualidade em termos de planeamento urbano, embora as *actividades necessárias* ocorram com praticamente a mesma frequência (podendo ter uma duração superior), as *actividades opcionais* e *sociais* tendem a acontecer muito mais (Gehl, 1971).

Guerra (2003, p. 238) identifica dois postulados para resumir o debate que questiona o papel do espaço na estruturação dos modos de vida: em primeiro lugar, o que considera que o espaço é uma das variáveis – talvez não a mais importante – que estrutura os modos de vida e, não sendo variável explicativa *per si*, potencia ou dilui outras conflitualidades sociais; o segundo postulado é o que defende que o espaço é a “*sala de visitas*” da nossa vida colectiva, espelhando os nossos projectos, as nossas opções, os nossos valores e os nossos conflitos. Neste sentido, afirma a autora, considera-se que a intervenção sobre o espaço tem efeitos no projecto colectivo, na sociedade, e, portanto, condiciona a vida dos cidadãos.

Alves (2003) reforça também a importância que o espaço, num sentido lato, tem nos comportamentos dos indivíduos, defendendo que *é a organização do espaço e as suas propriedades que dá sentido à forma como as áreas urbanas se tornam mecanismos poderosos para gerar, manter e controlar os padrões de movimento e a conduta dos indivíduos no espaço*. Refere, ainda, que *a organização espacial (...) tem um efeito determinante na forma como os indivíduos se movem numa determinada área e, consequentemente, na forma como os mesmos se aproximam ou afastam uns dos outros* (p. 37).

### **Vizinhança e espaço público**

Apresentam-se, de seguida, três factores fundamentais associados ao espaço público, que, de acordo com a revisão bibliográfica, se consideraram relevantes na criação ou inibição de uma *vizinhança* bem sucedida.

#### ▪ **Segurança**

Um dos benefícios que a criação ou a sensação de *vizinhança* podem trazer é um sentimento de segurança. A *vizinhança* é um espaço que conhecemos, que, de alguma forma, sentimos que controlamos. É um local em que, tendencialmente, muitas pessoas se conhecem umas às outras. Existem algumas medidas que permitem aumentar a sensação de segurança, quer ao nível das intervenções físicas (iluminação, eliminação de barreiras, tráfego, etc.), quer ao nível presencial, em aspectos relacionados com o crime ou a sensação deste. Garantir uma diversidade de actividades numa determinada rua, que permita a presença de pessoas ao longo de todo o dia, é uma forma de vigilância natural. Para Jacobs (1961), é um pré-requisito para uma *vizinhança* bem sucedida que uma pessoa se sinta segura e protegida na rua, no meio de estranhos. Mais do que pela polícia, a autora argumenta que a paz pública seria garantida por uma complexa rede de controlos voluntários, com passeios, usos adjacentes e respectivos utilizadores a tornarem-se participantes activos no *drama urbano da civilização versus a barbárie* (Jacobs, 1961, p. 30). O ambiente físico pode ser manipulado de forma a reduzir a incidência do crime e do medo, reduzindo os meios que aquele proporciona para comportamentos criminosos (Crowe, 1991). Determinadas características espaciais induzem a presença de pessoas e movimento, aumentando o sentimento de segurança.

#### ▪ **Acessibilidade**

A acessibilidade de um local pode ser encarada do ponto de vista das possibilidades que oferece na utilização dos modos de transporte. Segundo Carmona *et al* (2003), um espaço é inacessível se o seu uso depende do transporte privado (normalmente o automóvel). O desenho urbano inclusivo compreende a concentração de diferentes usos, tornando os lugares e os equipamentos acessíveis, e o transporte público eficiente.

De acordo com Alves (2003), em particular a acessibilidade do peão é fulcral para a intensidade de vivência de determinados espaços da cidade, especialmente os de menor escala. Nesses espaços, citando o autor, *valores como a identificação do homem com o meio onde vive ou trabalha, o conforto em determinadas horas do dia (refeições ao ar livre, recreio das crianças após regresso das escolas, encontro de idosos, abrigo de mendigos e dos “sem-abrigo”, entre outros), e a participação de grupos de vizinhança na conservação dos lugares e no desenvolvimento de actividades culturais, surgem mais fortemente embebidos num sentimento de extensão de fortes hábitos quotidianos no espaço imediato às suas próprias casas ou lugares onde trabalham* (Alves, 2003, p. 285).

#### ▪ **Atractividade**

Se é importante que o espaço público seja bem sucedido como sendo um espaço das pessoas, tem obrigatoriamente que ser atractivo. Na realidade, porém, o que acontece, por vezes, é que determinados espaços públicos não são criados como espaços para as pessoas, tendo apenas como função a valorização de determinado edifício ou a atracção apenas para um grupo restrito de pessoas (Carmona *et al*, 2003).

Melhorar o *sentido de vizinhança* é também aumentar o leque de escolhas a que as pessoas que nela habitam têm acesso, principalmente no que diz respeito a zonas urbanas degradadas física e/ou socialmente. Esta acção pode rever-se em inúmeras medidas como a criação de espaços verdes ou de lazer, a instalação de determinados equipamentos dos quais exista carência, o incentivo à fixação de determinados negócios importantes para a dinamização económica da zona e para a vida quotidiana, ou a simples manutenção da rua ou recolha regular do lixo (Carmona *et al*, 2003). Medidas deste tipo devem ser desenvolvidas no âmbito de um planeamento para a igualdade. *A qualidade do espaço público urbano passa, necessariamente, pela sua liberdade de uso* (Alves, 2003, p. 153).

A *vizinhança* pode revelar-se como um importante suporte para o lazer, a recreação e a fruição. De acordo com Forrest e Kearns (2001), o *bairro* representa, de certa forma, uma extensão da casa para fins sociais, e, conseqüentemente, torna-se muito importante em termos de identidade: a zona de residência importa, e a *vizinhança passa a fazer parte da nossa afirmação acerca de quem somos* (p. 2130).

Peterman (2000), por outro lado, afirma que a chave para a força de uma comunidade local não está na qualidade da manutenção da rua ou na estética de um conjunto de edifícios, mas sim na forma como os membros da comunidade interagem entre si, passam tempo juntos, confiam uns nos outros, festejam juntos, se preocupam em conjunto, e simplesmente falam uns com os outros. O autor faz esta reflexão baseada na experiência de planeamento que teve com algumas comunidades locais em Chicago. Desta forma, dir-se-ia que o espaço público exerce forte poder na criação de comunidades locais e do sentido de *vizinhança*, mas não basta (Peterman, 2000)

Segundo Guerra (2003), a cidade, e muito particularmente o espaço público, reflecte as interacções sociais, as redes de poder, e a importância que a sociedade atribui à coesão social e espacial. A autora defende que os modos de vida na cidade são condicionados pelo que ela propicia (ou não), em termos de conforto urbano e de manifestação de cultura. Ao mesmo tempo, refere, o espaço espelha um projecto de sociedade, constituindo lugar de conflito, de conciliação, ou de reparação das relações sociais.

Numa era em que cada um se preocupa com *a sua área privada*, é no espaço público que se encontra o suporte para as relações de *vizinhança* (ainda que estas possam ser baseadas nos *laços fracos*,

anteriormente referidos, e defendidos por diversos autores). É importante promover um *regresso* ao espaço público.

As *Home Zones*, estratégia que será detalhadamente descrita no capítulo seguinte, aparecem como possível abordagem de valorização da noção de *vizinhança*, em torno da intervenção no espaço público. Segundo Biddulph (2008), as *Home Zones* representaram uma das maiores contribuições para aplicar o conceito de *ruas para viver* (*liveable streets*) no Reino Unido.

## 2.2.5. SÍNTESE E REFLEXÕES EM TORNO DO DEBATE ACTUAL

O presente capítulo tentou ilustrar as principais linhas de debate, não só relativamente ao tema central, que é a importância da *vizinhança* em meio urbano, como também em temas que não se podem separar deste, como são a comunidade local e o desenvolvimento de processos de *governância*, a recente valorização da escala do bairro como escala de promoção da sustentabilidade a vários níveis (*social*, *funcional* e *ambiental*), assim como a importância conferida ao papel do espaço público na promoção dessa interacção.

O capítulo iniciou com uma breve referência histórica aos modelos de planeamento da *vizinhança* criados e aplicados ao longo do séc. XX, pela importância que se considerou que alguns desses modelos têm ainda hoje, no planeamento à escala local. De seguida, tendo em conta a perspectiva do planeamento urbano contemporâneo, que não remete apenas para configurações espaciais, mas também para as questões do desenvolvimento, procurou-se expor o estado do debate actual acerca do tema da *vizinhança*. O debate centra-se não só nas várias definições atribuídas à *vizinhança* (em particular, no sentido do termo inglês *neighbourhood*), e funções que esta pode desempenhar, como também nas razões que determinam o estudo contínuo em torno desta figura urbana, por vezes abstracta, mas que está intimamente ligada a processos de apropriação e organização colectiva. É expressa uma valorização da escala local, observada com significado, quer na discussão académica actual, quer no discurso político presente em alguns países da Europa, bem como nos E. U. A.

De seguida, o debate transporta-nos para a questão fundamental da comunidade urbana. Descreveu-se a importância que lhe é conferida, evidenciada na literatura académica, num contexto de crise social. Apesar da constatação da emergência de um outro tipo de comunidade no meio urbano – as comunidades de interesse – que não estão dependentes do contexto local, foi salientada, por vários autores, a necessidade da continuação da valorização da comunidade local, perante a sua erosão crescente. Note-se que esta comunidade pode ser sustentada em relações a diferentes graus, segundo o que forem os desígnios da população. Neste contexto, é muito valorizado o papel dos chamados *laços fracos* para uma maior coesão na comunidade urbana, ao nível da *vizinhança*. Através de argumentos de vários autores, atentou-se para o facto de a coesão ao nível da comunidade local poder revelar-se tanto como factor de *inclusão*, pela interacção entre grupos ou pessoas diversas, como também de *exclusão*, principalmente no que toca ao isolamento de populações homogéneas.

Esta procura de coesão (na sua versão *inclusiva*) poderá (e deverá, segundo diversos autores) desencadear a criação de *capital social* (conceito que é definido, utilizando vários *domínios*), que, por sua vez, cria uma oportunidade ao desenvolvimento de processos de *governância*. A *governância*, tema abordado quase exaustivamente no contexto académico actual do planeamento, foi estudada nas suas várias vertentes (*cívica*, *social*, *política* e *económica*) e tendo em conta a afirmação das suas potencialidades de desenvolvimento à escala local, pelos que a analisam, discutem e reinventam. Foi especialmente abordada a participação pública, seja no que toca a processos formais, seja a processos

informais, como importante forma de *governância* à escala do bairro. Fez-se, ainda, uma breve referência ao *estado* dos sistemas de *governância* no contexto português.

No ponto seguinte, foi analisada a potencialidade da escala local na perspectiva da sustentabilidade, frequentemente referida nos debates actuais, e concretizada em três principais domínios: *funcional*, *social* e *ambiental*. No que diz respeito à sustentabilidade ao nível *funcional*, ligada não só aos usos mas também à configuração do espaço, salientaram-se as recentes tendências para a valorização da diversidade de usos, e as razões que explicam essa preferência. Foi ainda descrito o movimento contemporâneo do *Novo Urbanismo*, que, fundamentalmente, assenta no pressuposto de que a criação de um melhor ambiente físico desencadeará dinâmicas de interação social e coesão, e apresentadas as críticas que dele emergem. Dentro do domínio *social* da sustentabilidade, foi abordada a questão do *mix* social, materializado na mistura de pessoas que se podem diferenciar em factores como a raça, a etnia, a classe etária, o nível de rendimento ou até o tipo de habitação em determinadas áreas urbanas, numa perspectiva de redução da segregação entre os grupos que habitam a cidade. Foram apresentadas as razões que justificam esta tendência, bem como as principais críticas que a põem em causa. Dentro deste tema, foi ainda concedida alguma atenção, em particular, ao fenómeno da *gentrificação*. Por fim, a vertente ambiental focou-se, essencialmente, na breve referência a modelos recentes que idealizam a criação de bairros sustentáveis numa perspectiva ecológica de optimização de recursos.

No final do capítulo dedicou-se ainda um ponto à análise da importância que é conferida, nas discussões acerca da noção de *vizinhança*, ao papel do espaço público, como meio privilegiado para a interação social e, conseqüentemente, a promoção de um sentido local de comunidade.

Do que foi possível retirar do debate actual em torno do conceito de *vizinhança*, mas precisamente do termo inglês *neighbourhood*, e dos temas a ele, inevitavelmente, adjacentes, podemos resumi-lo em três vertentes fundamentais:

- a vertente *espacial/física* – cujo debate se debruça, essencialmente, na utilização da escala da *vizinhança* em políticas urbanas recentes, em particular no Reino Unido, na diversidade de definições de *vizinhança* por cada indivíduo ou grupo, seja de uma forma natural, pela percepção, seja de uma forma formal, pelo próprio desenho urbano;
- a vertente *social* – da percepção e da criação de comunidades urbanas, que conseqüentemente, podem levar a processos de *governância*, com níveis diversos de envolvimento;
- a vertente *funcional* – relativa à sustentabilidade e à diversidade de usos.

Perante o que foi exposto, e ainda que o debate acerca do tema não se revele estagnado, poder-se-iam colocar infinitas interrogações que ficam por responder, tais como:

*Afinal, onde é que se considera que existe uma vizinhança?*

*A noção de vizinhança é ou não importante?*

*Qual o grau de relação necessário para que se considere que existe uma comunidade local?*

*Como desencadear processos de governância ao nível local?*

*A configuração do espaço público pode criar comunidades locais mais coesas?*

*Que tipo de vizinhança é que as pessoas realmente querem, para si, nos dias de hoje?*

Variadíssimas outras questões se poderiam formular, num contexto em que o debate se encontra, de um modo geral, dominado por ideias abstractas associadas à noção de *vizinhança*, ideias utópicas



associadas às comunidades locais e aos processos de *governância*, e ideias deterministas em relação à influência da organização do espaço na criação de *vizinhanças* coesas.

Desta forma, emergem, resumidamente, as seguintes necessidades fundamentais:

- A necessidade de identificar o *estado* da noção de *vizinhança* na cidade dos dias de hoje e a sua importância;
- A necessidade de analisar se fará sentido promover a *sobrevivência* das redes de *vizinhança* no contexto urbano actual e, em caso afirmativo, sugerir uma forma de operacionalização desse objectivo.

Apesar de existir um vasto debate e investigação em torno da questão da *vizinhança*, continuamos relativamente ignorantes no que toca a responder para quem e como é que a *vizinhança* pode ter importância. Para além disso, a ausência de uma transição do abstracto para o concreto não permite reflexões mais consistentes.

Os dois pontos enunciados constituem as questões centrais que orientam as partes do trabalho que seguidamente se expõem. O trabalho que se segue arriscará em tentar responder a estes desafios, através da selecção de uma medida concreta que concilia gestão do espaço público e promoção do *sentido de comunidade*, e da análise de dois casos de estudo no contexto português. Em cada um dos capítulos seguintes é justificada a pertinência da escolha destes objectos de estudo, face aos desafios propostos.

A estratégia de planeamento local britânica designada de *Home Zones*, que se analisa no próximo capítulo, vai focar-se, principalmente, nas vertentes *espacial/física* e *social* acima referidas. A vertente *espacial/física*, porque são seleccionadas áreas urbanas específicas, com uma determinada área, contendo um número definido de pessoas. Como resultado, esta área fica delimitada (não necessariamente fechada) e salientada pela introdução de incrementos ao nível do desenho urbano e da acalmia de tráfego. A estratégia das *Home Zones* é, no entanto, inseparável da vertente *social* da *vizinhança*, associando-se às questões da criação de comunidades urbanas e da participação, e promovendo-as como elementos fundamentais de uma estratégia de planeamento ao nível local.



# 3

## O EXEMPLO DAS *HOME ZONES* COMO ESTRATÉGIA DE PLANEAMENTO LOCAL

### 3.1. DEFINIÇÃO

Na documentação existente acerca da estratégia das *Home Zones* podemos encontrar algumas definições gerais:

- *Um condutor de automóvel, entrando numa área residencial, encontra um grande sinal que se parece com uma casa em cima de skis. (...) Nas ruas, os pavimentos foram alargados, e foram plantadas árvores e arbustos. Os adultos sentam-se em bancos e conversam, enquanto que, à sua volta, crianças de todas as idades brincam, fazendo e desfazendo grupos em diferentes zonas da rua. O condutor do automóvel, deslocando-se a uma velocidade ligeiramente superior à do passo humano, atravessa uma lombagem estrategicamente colocada, e, gentilmente, pára para permitir que uma criança de quatro anos num triciclo pedale ao longo da rua. Este não é o cenário que estamos habituados a encontrar no Reino Unido, a não ser no domínio da ficção, mas talvez o possamos encontrar algures na Europa, onde as Home Zones estão presentes há mais de 20 anos.*<sup>7</sup> (Gill, 1997)
- *Uma Home Zone representa uma rua ou conjunto de ruas residenciais onde as pessoas estão à frente do automóvel.* (Joseph Rowntree Foundation<sup>8</sup>, 2001, p.1)
- *Home Zones são zonas residenciais onde a rua é desenhada de modo a alterar a forma como é usada – aumentando a qualidade de vida dos residentes, de tal forma que estes possam falar com os seus vizinhos, brincar, andar, e deslocar-se de bicicleta em segurança. O objectivo é alterar o actual paradigma de importância entre o domínio pelo automóvel e o uso das ruas para viver.* (IHIE, 2002, p. 11)

---

<sup>7</sup> Descrição expressa por Tim Gill, o director do Children's Play Council (hoje com o nome de Play England), uma das organizações que mais patrocinou a implementação de *Home Zones* no Reino Unido.

<sup>8</sup> A JRF é uma fundação inglesa independente que desenvolve programas de investigação e desenvolvimento em áreas relacionadas com a política social. Representou outro dos principais patrocinadores das *Home Zones* no Reino Unido.

- *Uma Home Zone é uma rua residencial em que um ambiente de vivência predomina claramente em relação à função de provisão de espaço para o tráfego.* (Biddulph, 2001, p. 3)

As várias definições apresentadas anteriormente ajudam a compreender que a estratégia das *Home Zones* (HZ), implementada no Reino Unido na última década, e antecedida, como se verá no ponto seguinte, por inúmeras experiências semelhantes noutros países da Europa, constitui um processo de planeamento ao nível local com considerável abrangência, na medida em que engloba as seguintes vertentes:

- o *Tráfego* – porque pretende ser uma estratégia de acalmia de tráfego em zonas residenciais, utilizando uma variada gama de soluções físicas, e cria um novo paradigma de prioridade ao longo de toda a via – todos os veículos, incluindo peões, veículos motorizados, bicicletas, etc. têm igual direito, pelo que deve reinar um respeito mútuo pela circulação de cada um;
- o *Espaço* – porque as medidas de acalmia de tráfego são acompanhadas de uma forte componente paisagística que visa melhorar as características do ambiente urbano, de forma a que a rua se possa tornar um local de maior vivência, nomeadamente de convívio e recreação;
- as *Pessoas* – porque visa a melhoria da qualidade de vida dos residentes de determinada zona, mas, principalmente, porque o planeamento subjacente à estratégia procura o envolvimento dos cidadãos locais ao longo de todo o processo, de forma a que as alterações no ambiente urbano possam ir de encontro às expectativas e desejos daqueles que vão ser os seus frequentadores, e, por consequência, a formação de comunidades locais activas e coesas;
- a *Institucionalização* – porque a estratégia das HZ não pretende ser mais uma configuração de desenho urbano, mas constituir um tipo de rua ou conjunto de ruas, devidamente reconhecido, oficializado e inserido num enquadramento legal, de forma a promover um cumprimento efectivo dos seus princípios.

O desenho urbano das ruas que são convertidas em HZ prevê o espaço para veículos, mas é conferida, sem dúvida, forte importância aos peões, ficando, em geral, uma parte bastante significativa da rua reservada à fruição por parte dos residentes, criando um ambiente urbano confortável e favorável ao “estar”. Este objectivo é conseguido, adoptando medidas de desenho urbano específicas, quer na configuração das vias, quer no paisagismo, que controlam a velocidade de circulação dos veículos sem que se tenha de restringir em número o volume de veículos a entrar na zona. As pessoas podem, assim, usufruir do espaço tradicionalmente reservado somente ao automóvel. Neste espaço, a velocidade dos veículos passa a ser limitada através de vários elementos de ordem física presentes nos arruamentos, como lombas, pequenas elevações e diferentes texturas de pavimentos, entre outros elementos, que serão detalhadamente referidos no ponto 3.3.2. Isto significa que a rua passa, então, a poder receber outro tipo de elementos, tradicionalmente vocacionados para a instalação em zonas pedonais, como áreas ajardinadas, áreas comunitárias, áreas para as crianças brincarem, e variado mobiliário urbano (elementos para as pessoas se sentarem, áreas de recreio para crianças, parques para bicicletas, etc.). Por estas características, as HZ revelam-se mais do que meras áreas de limitação da velocidade de tráfego automóvel, promovendo uma nova forma de vida (ou recuperando vivências urbanas do passado em que era concreto o sentido de *vizinhança*), em que a rua representa uma extensão do espaço em que se vive. Com efeito, e segundo defende Alves (2003), *a maior dinâmica da rua ocorre quando se proporciona a um largo número de peões diferentes utilizações da rua*. Ainda de acordo com o autor, *a actividade na rua aumenta quando as densidades são suficientemente altas para inibir*

*o uso do veículo motorizado e, simultaneamente, suportar actividades diversas e distâncias pedonais estimulantes* (p. 67).

À primeira vista, pensar na criação de uma HZ pode parecer uma ideia radical (Biddulph, 2001). Em várias sociedades europeias, no meio urbano, os adultos deixaram, em geral, de permitir às crianças brincar na rua. Passaram mesmo a ver a rua como um espaço apenas de passagem, ou um lugar para estacionar o carro. Segundo refere Alves (2003)<sup>9</sup>, o importante papel da rua como *lugar de encontro social e de troca de bens* está hoje dissipado pelas transformações culturais, económicas e demográficas, abrindo espaço ao stress social, à desertificação de determinadas áreas, ao aumento dos surtos de criminalidade, entre outros, fenómenos que, refere o autor, traduzem os custos da alienação do homem na cidade (p. 59).

No entanto, as *Home Zones* vêm mostrar que a rua pode ter mais do que as funções que lhe são habitualmente atribuídas na cidade de hoje, e que é importante recuperar, nos moldes da sociedade actual, é certo, o sentido mais popular da rua, de que as gerações anteriores certamente se recordam.

No ponto seguinte faz-se uma contextualização histórica, descrevendo como é que a estratégia das HZ foi ganhando forma e importância no Reino Unido. No ponto 4.3 a estratégia é descrita em termos de operacionalização, nomeadamente no que diz respeito aos seus objectivos, e a princípios fundamentais relacionados quer com o desenho urbano, quer com o próprio processo de implementação. Enunciam-se ainda alguns dos benefícios que a estratégia pode reflectir nas zonas em que é aplicada, bem como alguns pontos críticos que é necessário ter em consideração. Este capítulo foi construído tendo em conta uma adaptação de vários conceitos, princípios e recomendações expressos nos seguintes documentos:

- *Home Zones – A planning and designing handbook* (Biddulph, 2001),
- *Home Zones – Planning and design* (DTLR, 2001a),
- *Home Zones – Reconciling People, Places and Transport* (Hamilton-Bailie, 2001),
- *Home Zone Design Guidelines* (IHIE, 2002),
- *Home Zones Guidance Consultation* (Scottish Executive, 2002),
- *Home Zones – Challenging the future of our streets* (DTLR, 2005a).

Estes guias e relatórios acerca das HZ não pretendem constituir *receitas* de como criar uma HZ bem sucedida. Todos focam a importância da adaptação às circunstâncias distintas de cada zona, e, principalmente, ao que são os desígnios da população que nelas vive. Este representa um dos princípios fundamentais das HZ, que de seguida se desenvolverá.

No ponto 4.4 é feita uma observação do estado em que se encontra o processo de implementação de HZ no Reino Unido, e, por fim, no ponto 4.5, é apresentada uma avaliação sucinta de alguns casos reais para os quais existe já documentação, que permite um melhor entendimento da aplicação da estratégia, um aconselhamento para a aplicação em projectos futuros, e a previsão de alguns dos benefícios, e também dos problemas que possam surgir.

<sup>9</sup> Referindo-se, especificamente, ao que se vive, de um modo geral, nas cidades portuguesas.



Figura 2 – *Home Zone* em Tameside, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)



Figura 3 – Rua em Derby, Reino Unido, antes e depois de se tornar uma *Home Zone* (fonte: DTLR, 2005a)



Figura 4 – Rua em Bristol, Reino Unido, antes e depois de se tornar uma *Home Zone* (fonte: Lapinski, 2009)

### 3.2. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

O conceito teórico inicia-se com o *Buchanan Report – Traffic in Towns*, de Colin Buchanan (1963), para o Ministério dos Transportes do Reino Unido, um estudo acerca do tráfego em áreas urbanas, encomendado com o objectivo de melhorar o transporte urbano, diminuindo o congestionamento. Buchanan desenvolve uma ideia inovadora, abordando o conflito entre a provisão de um tráfego automóvel mais fluido e a manutenção da função e arquitectura das ruas. Para auxiliar, cria um conceito – o de *environmental areas* –, zonas específicas para as quais propõe reestruturações não convencionais do tráfego, de acordo com o volume de circulação automóvel, dependente da função da rua em causa. As ruas não só eram classificadas pelo volume de tráfego, mas também por aspectos ambientais como o ruído, a poluição, a actividade social e económica, os espaços pedonais e o aspecto visual. Para as *environmental areas*, estruturadas de acordo com esta classificação, era proposta, para determinadas ruas, a segregação entre modos de transporte, e para outras, soluções de *mix*, em segurança, entre automóveis e peões. Introduzem-se, nesta altura, as noções de integração do tráfego e de acalmia de tráfego, não muito bem recebidas pelo governo do Reino Unido.

Apesar de não ter sido dado grande ênfase, inicialmente, no Reino Unido, a este relatório, outros países acabam por adoptar algumas das teorias nele presentes, nomeadamente a Alemanha, a Dinamarca, a Suécia e, em particular, a Holanda, referindo-se a Buchanan como *o pai da acalmia de tráfego* (Lapinski, 2009, p. 7).

Mais tarde (1970) retoma-se a atenção ao relatório, quando o governo do Reino Unido decide reunir o Ministério dos Transportes e o Ministério da Habitação e Administração Local num único organismo, o *Department of Environment*. Esta reflecte-se numa oportunidade para tratar as questões do transporte e do uso do solo como um todo, apesar de esta abordagem se ter verificado mais lentamente do que se previa.

Na Holanda, começa a defender-se a co-existência de peões e automóveis na mesma superfície da rua como uma potencial solução para as áreas residenciais. À semelhança do que Buchanan tinha proposto, são desenhadas ruas que oferecem aos automobilistas a impressão de que estão a entrar num jardim, forçando-os a estar atentos a outros utilizadores da rua. Através de adaptações no espaço público, é promovida a igualdade, em termos de circulação, entre os vários actores da rua. O urbanista Nick De Boer baptiza este tipo de ruas de *Woonerf*.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> O termo *Woonerf* (muitas vezes utilizado no plural – *Woonerven*), que significa “pátio residencial” ou “rua para viver”, é utilizado para definir um espaço criado para ser partilhado por peões, ciclistas e veículos motorizados a baixa velocidade, tipicamente constituído por ruas estreitas (aproximadamente 5m em ruas de dois sentidos, e 3m em ruas de apenas um sentido), sem lancis, e dotadas de árvores, arbustos e outros obstáculos que forcem os veículos a circular com baixa velocidade; o limite de velocidade é, nestas zonas, de aproximadamente 20 km/h, o que faz com que a rua seja vocacionada para o uso público dos residentes locais; um sinal de identificação de uma zona *Woonerf* é colocado à entrada destas ruas; deve ser dado acesso excepcional a veículos de emergência, de recolha de lixo e a autocarros escolares, se necessário (definição adaptada de [www.walkinginfo.org](http://www.walkinginfo.org)).

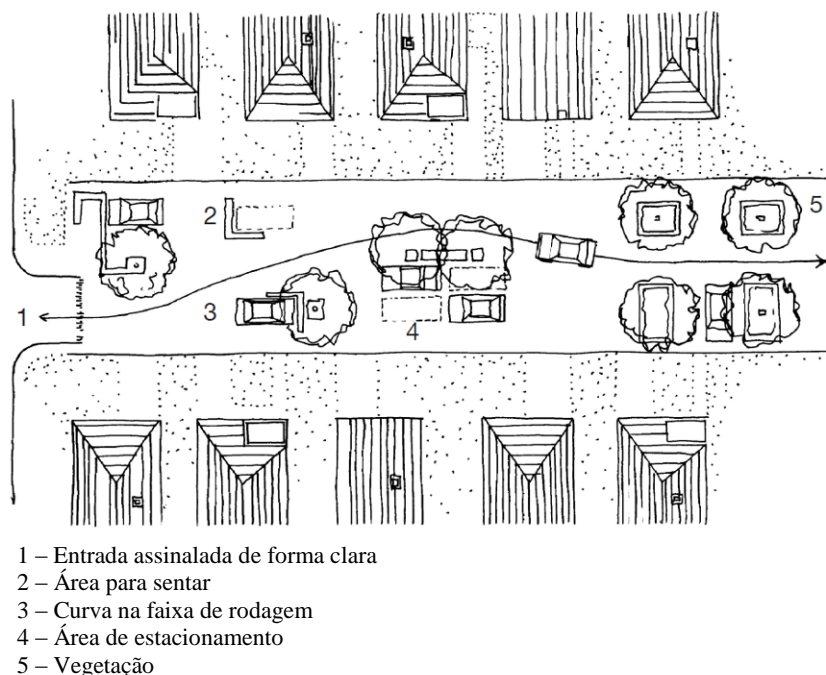


Figura 5 – Exemplo de configuração de uma rua numa *Woonerf* (Fonte: Southworth & Ben-Joseph, 2003, em Lapinski, 2009)

Em 1969, o município de Delft é pioneiro na implementação do conceito de *Woonerf*. Com a participação dos residentes, o desenho de ruas no interior da cidade envolveu a incorporação da zona de circulação automóvel e pedonal numa só superfície – *shared surface*<sup>11</sup> – bem como a colocação de árvores, canteiros e mobiliário urbano, criando a aparência de um pátio/jardim.<sup>12</sup>

O caso de Delft revela-se um grande sucesso. O Ministério dos Transportes holandês produz documentos contendo as principais linhas de orientação para o desenvolvimento de uma *Woonerf*, contendo soluções padronizadas de design urbano, e dá-se um marco, a publicação de legislação acerca desta nova solução (1976), reflectindo a intenção de a reproduzir ao longo de toda a Holanda. Em 2001 existiam na Holanda cerca de 6500 implementações do formato *Woonerf* (Hammilton-Baillie, 2001).

Estas linhas de orientação levaram à criação e adopção de um enquadramento legal para ruas com superfícies partilhadas noutros países – Alemanha (1976), Suécia e Dinamarca (1977), França (1979) e Suíça (1982) (Lapinski, 2009). Todos estes países adoptaram diferentes terminologias para o conceito.

As políticas adoptadas apresentaram benefícios claros para os residentes destas zonas que circulam a pé, tendo os acidentes reduzido consideravelmente (para 5% do nível anteriormente verificado, valor apresentado pelo Ministério dos Transportes Alemão) (Richards, 2001).

<sup>11</sup> Em português, superfície partilhada (criação de um só pavimento na rua, partilhado por peões e automóveis, para promover o respeito mútuo).

<sup>12</sup> Na realidade, este tipo de estratégia tinha já sido, de certa forma, implementado nos anos 50, na mesma cidade, numa área densa, tendo sido desencadeada pela constatação de que as crianças residentes eram fortemente privadas de espaço para brincar (Richards, 2001).





Figuras 6 e 7 – *Woonerven* na Holanda (fonte: Hamilton-Baillie, 2001)



Figura 8 – *Woonerf* em Copenhaga (fonte: Hamilton-Baillie, 2001)

Em 1969 surge no Reino Unido um projecto pioneiro relacionado com o conceito de espaço partilhado – The Brow, em Runcorn, Cheshire. Em parte devido ao resultado obtido em Runcorn, alguns *city councils* começaram a desenvolver documentos de orientação relacionados com o desenho de vias, que incluíam recomendações no que toca ao desenvolvimento de superfícies partilhadas – ex.s: Essex e Cheshire. Como resultado destas inovações, os Departamentos de Ambiente e Transportes desses municípios produziram a sua própria regulamentação oficial acerca das ruas residenciais, que contemplava aconselhamento relativo aos cuidados a ter em conta, e sugerindo mesmo que, em determinadas situações, opções de superfície partilhada seriam indicadas para novos desenvolvimentos urbanísticos (Biddulph, 2001). Podem mesmo ser encontradas as seguintes declarações oficiais: “A avaliação de casos em que foram aplicadas superfícies partilhadas mostra que a escala intimista e o carácter atractivo da paisagem foram muito apreciados pelos residentes.” ou ainda “Não foram registados acidentes nas ruas com superfície partilhada.” (DoE/DoT, 1992, p. 13).

Durante os anos 80, devido à disponibilização de fundos para a reabilitação urbana, algumas autoridades locais desencadearam alterações a ruas existentes, adaptando-as ao conceito de *Woonerf*, ainda que este não estivesse enquadrado na lei no Reino Unido. Destes casos salienta-se Worthington Street, em Leicester (1986), mas Biddulph (2001) refere outros exemplos como a Library Street em Cardiff ou o Campbell Terrace, em Llwynypia, Rhondda. Noutros casos, foi adoptada a configuração de superfície partilhada em novos empreendimentos (ex: Oldbrook, em Milton Keynes e Old Royal Free Hospital, em Islington) (Biddulph, 2001).



Figuras 9 e 10 – The Brow, em Runcorn, 1969 / Worthington Street, em Leicester, 1986 (fonte: Biddulph, 2001)

Apesar destes desenvolvimentos, muitas autoridades locais não foram capazes de continuar o processo, devido à inexistência de um enquadramento legal (em termos de código da estrada, instrumentos de planeamento, etc.), o que gerava incerteza, especialmente no que diz respeito à atribuição de responsabilidades em acidentes envolvendo automóveis e peões em ruas partilhadas (Biddulph, 2008).

A primeira pessoa a utilizar o termo *Home Zone* é Barbara Preston (1995), no seu artigo *Cutting pedestrian casualties: Cost effective ways to make walking safer*, em que se foca principalmente na necessidade de se criar espaços para as crianças brincarem na rua, na envolvente da sua residência (Preston, 1995). Neste artigo, Preston refere o nível elevado de acidentes relacionados com peões registado no Reino Unido, principalmente no que diz respeito a crianças. Por isso, defende a alteração da lei, para que contemple um novo conceito de rua com zonas seguras para estar e brincar, em que a responsabilidade dos acidentes envolvendo peões é atribuída aos condutores de automóveis. Apesar deste desígnio não ter sido levado avante quando Barbara Preston o defendeu, mais tarde acabou por ganhar alguma força. Dada a conjuntura – aumento da taxa de motorização, e consequente domínio da rua pelo tráfego de passagem e estacionamento – a sensibilidade para o conceito de HZ aumentou, na perspectiva de reduzir essa invasão, e aumentar a qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, várias entidades exerceram alguma pressão para que a legislação enquadrasse as HZ. Estes primeiros patrocinadores do conceito foram:

- o *Children's Play Council* – que via na solução a oportunidade de melhorar a segurança das ruas para as crianças;
- grupos de residentes como o de Leeds – *Methleys Neighbourhood Action*<sup>13</sup>;
- a *Transport 2000* (hoje designada *Campaign for Better Transport*) – organização independente de apoio ao transporte sustentável;
- a *Sustrans* – organização independente de apoio ao transporte sustentável.

---

<sup>13</sup> Um exemplo de promoção, já em 1996, foi o famoso evento em que se relvou totalmente uma rua durante um fim-de-semana e se fez uma grande festa, envolvendo toda a comunidade residente da zona, e convidando também a comunicação social e as autoridades políticas locais, para experimentarem um ambiente que pretendia ilustrar os efeitos da redução do tráfego numa rua (Biddulph, 2008).



Figuras 11 e 12 – Evento de rua em Leeds, Reino Unido, para promoção das *Home Zones* (fonte: [www.methleys.org.uk](http://www.methleys.org.uk))

A partir deste ponto, variados outros apoiantes começaram a surgir, incluindo organizações independentes, fundações, pessoas específicas (jornalistas, políticos locais, deputados, etc.). Este crescimento da adesão à ideia coincide com a eleição de um novo governo, em 1997, e a sua intenção de desenvolver uma nova estratégia para o sector dos transportes. O governo do Reino Unido foi revelando um compromisso crescente com a estratégia das HZ (Biddulph, 2001).

Com o crescente aparecimento destes *lobbies*, patrocinadores e apoiantes das ideias de suavização do tráfego e melhoria da qualidade das ruas, apoiados pelo governo trabalhista, e na perspectiva de legislação emergente que contemplasse especificamente a estratégia das HZ, no *Transport White Paper* de 1998 (DETR, 1998b) – *A New Deal for Transport* – propõe-se a construção de 14 projectos-piloto de *Home Zones*.<sup>14</sup>

Todos estes projectos resultaram de iniciativas espontâneas por parte de grupos de residentes ou autoridades locais (Ex: Leeds e Londres – grupos de residentes; Plymouth – departamento de segurança rodoviária da autoridade local; Manchester e Sittingbourne – agências de habitação social) (Biddulph, 2008). Segundo exprime Tim Gill, director, em 2001, do *Children's Play Council*, no prefácio ao primeiro guia criado para assessorar a criação de HZ (Biddulph, 2001, p. v), *os que estavam envolvidos no terreno – especialmente profissionais e residentes – não queriam esperar pelo desenvolvimento por parte do governo de um programa piloto, queriam começar de imediato*.

<sup>14</sup> Sendo 9 em Inglaterra e no País de Gales, 4 na Escócia e 1 na Irlanda do Norte.



*Home zone Pilot projects in the U.K.*

## The Fourteen Pilot Schemes.

1. Cavell Way, Swale, Kent.
2. Nobel Road, Clifton, Nottingham.
3. Magnor Vllage, Monmouthshire.
4. Morice Town, Plymouth.
5. New England, Peterborough.
6. Northmoor, Manchester.
7. The Methleys, Leeds.
8. Five Roads, West Ealing, London
9. Holmewood, Lambeth, London.
10. The Caley, Edingborough.
11. Former Dundee Royal Infirmary, Constitution Road, Dundee.
12. Ormlie, Caithness and sutherland.
13. Tillydrone, Aberdeen.
14. Long Streets, Belfast.

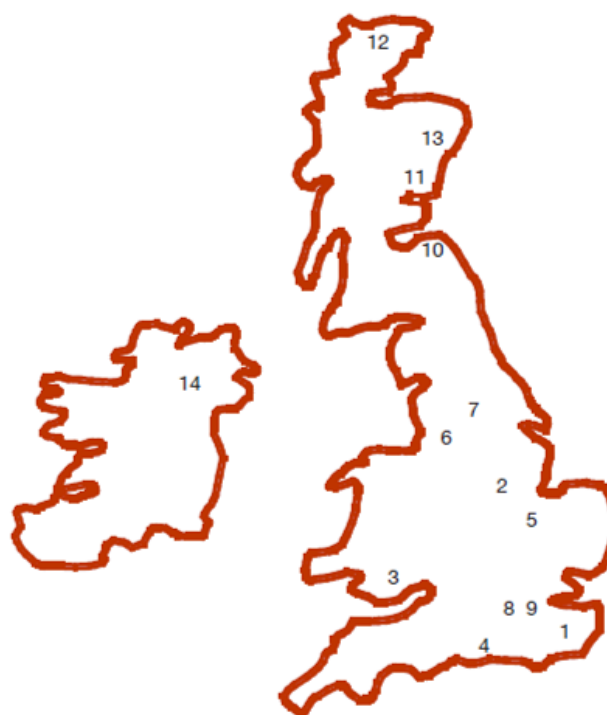


Figura 13 – Localização dos projectos-piloto de *Home Zones* no Reino Unido (fonte: Lapinski, 2009)

Como se vê, a iniciativa partiu sempre “de baixo”, ou de estruturas relativamente pequenas, onde existia vontade de mudança. Em parte, foram esta força e sede de mudança que definiram a natureza destes projectos-piloto, e que fizeram com que os processos se desenvolvessem com ritmo. Talvez seja por isso que Biddulph (2008), na avaliação geral que faz dos projectos-piloto, conclua que alguns destes projectos preliminares tenham sido os mais abrangentes, e onde o conceito de HZ foi abraçado na sua globalidade<sup>15</sup>.

Embora não tenha sido disponibilizado nenhum fundo específico por parte do Estado para estes projectos, à medida que eles se foram iniciando e avançando, foram sendo divulgados, através de publicações e outros meios de comunicação, como o vídeo de campanha *Streets for People* (1999), produzido no âmbito da campanha *Transport 2000* pelo *Children's Play Council*, de forma a promover a ideia quer a residentes, quer a profissionais, e assim criar uma base para a oficialização do conceito e atrair possíveis financiamentos futuros.

Apesar de se revelar, segundo Biddulph (2008), alguma inocência inicial, quer no que toca aos residentes (que não previam o quão difícil seria convencer outros residentes em relação a determinadas ideias presentes na estratégia de HZ, como permitir que as crianças brincassem no meio da rua), quer mesmo nos profissionais (que nem sempre estavam cientes das verdadeiras implicações do processo, particularmente no que diz respeito ao envolvimento da comunidade e aos custos), os projectos avançaram, dando origem à publicação de relatórios acerca dos processos de planeamento presentes em cada um, para adaptação da solução de HZ quer a ruas já existentes, quer a novas ruas. À medida que os projectos iam sendo desenvolvidos, algum financiamento era concedido, essencialmente no que

<sup>15</sup> Para uma avaliação sumária dos projectos-piloto de *Home Zones* no Reino Unido, consultar o relatório do *Transport Research Laboratory* TRL654 (Webster *et al*, 2006). Para uma avaliação detalhada de cada um dos projectos desenvolvidos em Nottingham, London Borough of Ealing, Plymouth, Monmouthshire, Sittingbourne, Manchester e Leeds, consultar, respectivamente, os relatórios TRL647, TRL646, TRL640, TRL633, TRL626, TRL625, TRL586 (2005).

toca a fundos habitualmente aplicados a obras de infra-estruturas rodoviárias em que se observasse um número considerável de acidentes. Começava, então, no Reino Unido, uma nova tendência: o nascimento da ideia de que as ruas podem ter uma função social (neste caso associada à regeneração), e que o investimento pode ser aplicado em intervenções que ultrapassam a gestão do tráfego, como um desenho e uma melhoria do ambiente da rua que impliquem benefícios sociais, e não a mera redução de acidentes (Biddulph, 2008).

No âmbito de uma acção de redução do número de acidentes envolvendo peões e automóveis, é introduzida, em 1999, legislação que dá o poder aos municípios locais de introduzir limites de velocidade de 20 mph ( $\approx 35$  km/h) em determinadas áreas, sem necessidade de aprovação por parte do poder central. Mas só em 2000/2001 é que é introduzida regulamentação que contempla a classificação de ruas ou zonas como *Home Zones* – (HM Government, 2000), para o caso de Inglaterra e País de Gales; (HM Government, 2001), para a Escócia. A regulamentação veio clarificar a definição de superfície partilhada, permitindo que as pessoas utilizem a área que anteriormente era apenas dedicada ao tráfego automóvel. A lei não oferece prioridade aos peões, mas sim iguais direitos aos vários utilizadores da via, implicando aos condutores de automóvel o dever de circularem com especial cuidado e atenção. Desta forma, a responsabilidade pelos acidentes envolvendo automóveis e peões é atribuída aos automobilistas. A pressão para a criação da lei deve-se, principalmente, aos *lobbies* que apoiavam a ideia das HZ (Biddulph, 2008). Foram ainda produzidos vários documentos de apoio ao planeamento, desenho e construção de HZ<sup>16</sup>. Aqui surge a definição oficial de *Home Zone* pelo Departamento de Transportes do Reino Unido, apresentada anteriormente, no ponto 3.1.

Em simultâneo, os engenheiros de vias de comunicação tinham um novo desafio, para além do desenho urbano – o envolvimento da população, implicando o trabalho directo com grupos de residentes, o que exigia novas formas de comunicação e apresentação dos habituais projectos e planos, em que importava não só a funcionalidade, mas também a estética da rua (Biddulph, 2008).

Em 2002 é publicado, pelo IHIE – *Institute of Highway Incorporated Engineers*, o documento *Home Zone Design Guidelines* (IHIE, 2002). Este é um marco importante, pois os próprios engenheiros de vias de comunicação assumem a importância da redução do domínio da rua pelo automóvel. No entanto, estas linhas de orientação são mais vocacionadas para questões de engenharia (aspectos físicos relacionados com o desenho e os parâmetros mínimos a cumprir), não abrangendo, praticamente, a parte relativa ao planeamento, essencial para um bom funcionamento da solução. O guia publicado um pouco antes, em 2001, da autoria de Biddulph, foca-se não só no que diz respeito ao desenho e à segurança, estabelecendo apenas requisitos mínimos, como também em temas mais abrangentes, como o processo de envolvimento dos residentes, ao qual é dada uma forte importância. Transmite ainda a importância do processo criativo que pode significar a adaptação das ruas a HZ, com a visão de que o espaço público da rua pode adoptar um infinito número de configurações (Biddulph, 2001).

No ano de 2001 dá-se um dos passos mais importantes no crescimento da estratégia no Reino Unido: é anunciado um fundo governamental – *Home Zone Challenge Fund* – materializado em £30 milhões de investimento a aplicar em projectos de HZ com os objectivos de produzir em Inglaterra um grande conhecimento e experiência na implementação do conceito, com base nos projectos-piloto, e avaliar a viabilidade de aplicação da solução em outras regiões do país (DTLR, 2005a), acelerando o

<sup>16</sup> Ex: Folheto 10/01 do Department for Transport – *Home Zones – Planning and Design* (DTLR, 2001); Folheto 8/02 do Department for Transport – *Home Zones – Public Participation* (DTLR, 2002); Vídeo de campanha *At home in my street: Exploring Home Zones in The Netherlands and Germany* (1999).

crescimento do programa das HZ. Este fundo financiou 61 projectos de HZ (*Challenge Schemes*) espalhados pelo país, com níveis de sucesso e gastos muito diversificados.<sup>17</sup>

Infelizmente, a monitorização destes projectos não foi tão satisfatória quanto se desejava, devido à falta de fundos canalizados para essa fase do processo (Biddulph, 2008). Face a isto, as intenções iniciais de utilizar estes casos para aplicar factores de sucesso já presentes nos projectos-piloto, e aproveitar este fundo para a apresentação de casos inovadores no Reino Unido acabaram por se aligeirar. Na verdade, comparando com os vários documentos de avaliação e descrição dos projectos-piloto, raros foram os projectos do *Home Zone Challenge Fund* para os quais foi já elaborada e publicada uma avaliação sumária. Apesar disso, esta iniciativa deu origem a uma nova publicação, pelo Department for Transport: *Home Zones – Challenging the future of our streets* (DTLR, 2005a), constituindo um incentivo à proliferação dos projectos, e dando conta do que se ia passando nos vários projectos em curso<sup>18</sup>. Este documento veio mostrar que as HZ eram uma realidade, e que era possível implementá-las não só na Europa continental, mas também no Reino Unido, tendo sido esta ideia reforçada por um outro elemento publicado dois anos antes, o vídeo *Home Zones: The UK Experience*. Com efeito, segundo Biddulph (2008), apesar da limitada monitorização formal, é justo salientar que, de um modo geral, os projectos de HZ revelaram um elevado sucesso.

Alguns construtores privados começaram, igualmente, a demonstrar interesse pela estratégia, reconhecendo que esta poderia ser “vendida” por conferir ao espaço um ambiente atractivo e com características *family-friendly*. Alguns investidores concluíram, até, que a qualidade de acabamento dos pavimentos das vias requerida por uma HZ não é superior à que estavam habituados a exigir, de modo que as preocupações relativas a custos, nesse domínio, se eliminavam<sup>19</sup> (Biddulph, 2001).

### 3.3. IMPLICAÇÕES DA ESTRATÉGIA

#### 3.3.1. OBJECTIVOS

A estratégia das *Home Zones* aparece como tentativa de resposta a determinadas lacunas ou problemas do ambiente urbano contemporâneo:

- Aparentemente, nos últimos vinte anos, perdeu-se, de um modo geral, na maioria das zonas das cidades, o hábito de as crianças brincarem e conviverem na rua, actividade que permitia não só o desenvolvimento da sua capacidade de socialização, como também da saúde, pelo exercício físico, e outras importantes capacidades.
- O automóvel domina e dita as regras da rua; note-se, até, que em várias ruas, normalmente residenciais, onde o volume de tráfego automóvel é bastante reduzido em longos períodos do dia, todo o desenho da rua é feito em função do acesso e da necessidade do automóvel. Segundo Alves (2003, p. 145), *a rua como lugar tridimensional de comunicação, de intercâmbio e de acesso aos diferentes destinos, sofre, frequentemente, elevados níveis de retracção provocada pelo automóvel. De acordo com o autor, este é, à superfície, a mais incongruente de todas as possibilidades, ainda que continue a ser o mais comumente encorajado.*

---

<sup>17</sup> Em paralelo, o governo da Escócia criou um fundo de £11.85 milhões, enquadrado no *Public Transport Fund*, para ser aplicado em projectos que encorajassem os modos suaves e a segurança nas ruas. Este pôde ser canalizado igualmente para projectos de HZ.

<sup>18</sup> Note-se que este documento, apesar de muito útil, constitui uma avaliação dos projectos em curso (financiados pelo *Home Zone Challenge Fund*) elaborada pelo governo, pelo que deve ser lido com alguma reserva em relação a possíveis conclusões tendenciosas.

<sup>19</sup> Ex: O construtor Countryside Properties PLC (Biddulph, 2001).

- A automóvel afecta a qualidade visual da rua.
- Nas últimas décadas tem-se assistido a uma redução da qualidade de vida nas cidades, especialmente nos subúrbios, onde se multiplicam as zonas puramente residenciais.
- Valoriza-se, progressivamente, o espaço *privado* em relação ao espaço *público*, o que não só limita fortemente o role de actividades que se podem desenvolver em meio urbano, como potencia a criação de sociedades mais individualistas e mais segregadas.

Da revisão da (escassa) bibliografia e da documentação oficial existente acerca da estratégia, pode afirmar-se que as HZ pretendem alcançar os seguintes objectivos:

- Devolver a rua às pessoas;
- Proporcionar ambientes seguros, principalmente para as crianças, encorajando os pais a deixar que as crianças regressem à rua; proliferar um sentimento de segurança, não só em relação ao tráfego automóvel, visto que a velocidade de circulação diminui, mas também em relação ao vandalismo e ao crime, dado que as ruas passam a ser frequentadas por mais gente;
- Aumentar e diversificar as actividades que se desenrolam no espaço público (este objectivo deve focar, em especial, as pessoas com menos mobilidade e que são mais dependentes da área na envolvente da residência, nomeadamente, as crianças e os idosos, permitindo-lhes que possam recuperar um espaço que hoje está dominado pelo automóvel);
- Controlar a forma como os automóveis penetram no ambiente urbano residencial, mas sem restringir (pelo menos directamente) o volume de automóveis que pode entrar na zona;
- Diminuir ou eliminar o número de acidentes envolvendo peões e automóveis nas áreas em que a estratégia é aplicada;
- Melhorar a qualidade e a atractividade do ambiente da rua, recorrendo a soluções de desenho urbano e de paisagismo que incluam a introdução de novos pavimentos, mobiliário urbano, vegetação, entre outros;
- Encorajar uma maior utilização dos modos suaves, nomeadamente a pé e bicicleta, tendo em conta que a ameaça da alta velocidade do automóvel é removida (estes modos devem ser especialmente encorajados em áreas servidas por caminhos pedonais directos de acesso ao comércio e/ou a equipamentos);
- Encorajar o civismo, a identidade da zona, e, em particular, um cuidado com a rua por parte dos residentes, desencadeado por sentimentos de *pertença* e de *responsabilidade*;
- Promover um sentido de comunidade e fomentar a coesão social ao nível local;
- Aumentar a atractividade da vida urbana.

Pode afirmar-se que o objectivo final e fundamental da estratégia é o de melhorar a qualidade de vida das pessoas que vivem e frequentam a zona de intervenção. Este objectivo não deve ser esquecido ao longo de todo o processo de planeamento e de construção.



Figura 14 – A extensão da casa para a rua, numa *Home Zone* em Manchester, Reino Unido (fonte: Scottish Executive, 2002)

### 3.3.2. PRINCÍPIOS DE DESENHO

Uma *Home Zone* pode ser criada, quer a partir de um projecto construído de raiz, sendo incluída no planeamento de novos desenvolvimentos urbanísticos/imobiliários, quer em ruas pré-existentes, através da sua requalificação. A estratégia pode ser aplicada a uma rua individualmente, ou a um conjunto de ruas, de modo a criar uma *vizinhança* com características similares em termos de espaço público e de acalmia de tráfego. Não só em ruas, mas também em praças, pracinhas ou impasses se pode introduzir uma HZ.

Uma via projectada ou transformada em HZ deve ser desenhada de forma a prever não só espaço para os veículos motorizados, mas também para as amplas necessidades dos residentes.

O guia *Home Zones – A planning and design handbook* (Biddulph, 2001), bem como o *Department for Transport* (DTRL, 2005) estabelecem os seguintes critérios (adaptados) para definir as zonas (e as condições) em que a medida poderá resultar melhor.

- Em ruas pré-existentes, o apoio dos residentes é crítico. Os projectos deverão ser sugeridos por grupos de residentes, no entanto, nos casos em que esse tipo de grupos não existe, as autoridades locais ou outras organizações deverão desempenhar um importante papel, sugerindo a opção pelas HZ, e dando a conhecer a estratégia.
- A estratégia deverá ser particularmente encorajada em áreas onde as zonas verdes ou as zonas de fruição são muito poucas ou inexistentes, quer no que toca ao espaço público, quer ao privado.
- Projectos de HZ poderão também tornar-se popularmente aceites em áreas onde já exista considerável actividade dos residentes ao nível de uma rua tradicional.
- As HZ constituem uma estratégia favorável em zonas em que os residentes consideram o tráfego automóvel perigoso, desencorajando-os de sair à rua.
- As ruas seleccionadas, em determinado bairro, para a aplicação da estratégia, devem ser ruas que constituam o *destino* do tráfego automóvel local, e não ruas com presença de tráfego de atravessamento; os níveis de tráfego de atravessamento devem ser baixos.

Prevê-se, ainda, que as HZ poderão produzir especiais benefícios nos casos em que:

- Exista uma rede de caminhos pedonais e/ou cicláveis a ligar a rede viária, que permita o acesso a equipamentos, comércio e serviços;



- As ruas estejam já integradas numa iniciativa relacionada com a segurança (Ex: *Safe routes to school* no caso inglês; *Pedibus*, no caso português, por exemplo);
- As ruas façam parte de uma zona em que já existam limites de velocidade e medidas de acalmia de tráfego (Ex: *20mph Zones*, Reino Unido);
- Seja seleccionado um número reduzido de ruas de cada vez (ainda que se tenha de dividir o projecto em várias fases, como aconteceu em vários projectos-piloto no Reino Unido), para que seja permitido e conseguido o nível necessário de envolvimento da população;
- As ruas seleccionadas estejam inseridas numa zona homogénea em termos sociais, para que o foco na comunidade possa ser mais facilmente trabalhado.

Em termos quantitativos não existe qualquer exigência oficial, mas vários guias ou documentos de orientação recomendam que, tendo em conta experiências anteriores noutros países da Europa<sup>20</sup>:

- No que toca aos volumes de tráfego pré-existentes – a rua a intervir deve (ou deveria) apresentar um volume de tráfego, para os períodos de ponta, inferior a 100 veículos/hora;
- No que toca à extensão da intervenção ao longo da rua – uma intervenção contínua não deve ter mais do que 600m (400m no caso de um impasse). Apesar de não existir uma explicação empírica para o estabelecimento destes limites, o caso holandês evidencia que a justificação para não se fazerem intervenções demasiado extensas é a frustração do condutor automóvel, por ter de conduzir ao longo de uma distância considerável a uma velocidade muito baixa.

Descrevem-se, de seguida, alguns princípios de desenho urbano próprios de uma HZ. Note-se, porém, que existem infinitas configurações, no sentido em que estas podem ser sugeridas pelos residentes ou pelos agentes que melhor conhecem cada zona, com criatividade, e adaptando-se ao perfil de cada zona e de cada cultura.<sup>21</sup>

Segundo Hamilton-Baillie (2000), dos vários projectos idênticos desenvolvidos noutros países da Europa, nenhum era igual a outro. Todos têm em comum a utilização de árvores, vegetação, mobiliário urbano integrado com soluções de estacionamento, obstáculos, iluminação e entradas assinaladas. Porém, a forma como se utilizaram estes elementos é muito variável de zona para zona, de acordo com o que foi consultado e discutido durante o envolvimento dos residentes locais no processo de desenho.

---

<sup>20</sup> E tendo em conta o que está previsto no documento holandês *ASVV recommendations for traffic provisions in built-up areas* (CROW, 1998).

<sup>21</sup> Para considerações detalhadas e úteis acerca de desenho da rua e sua adaptação às formas de transporte urbano, veja-se Alves, 2003 – *Há que construir a ideia de lugar ou de rua, liberta dos efeitos adversos do tráfego motorizado caótico* (p. 141).

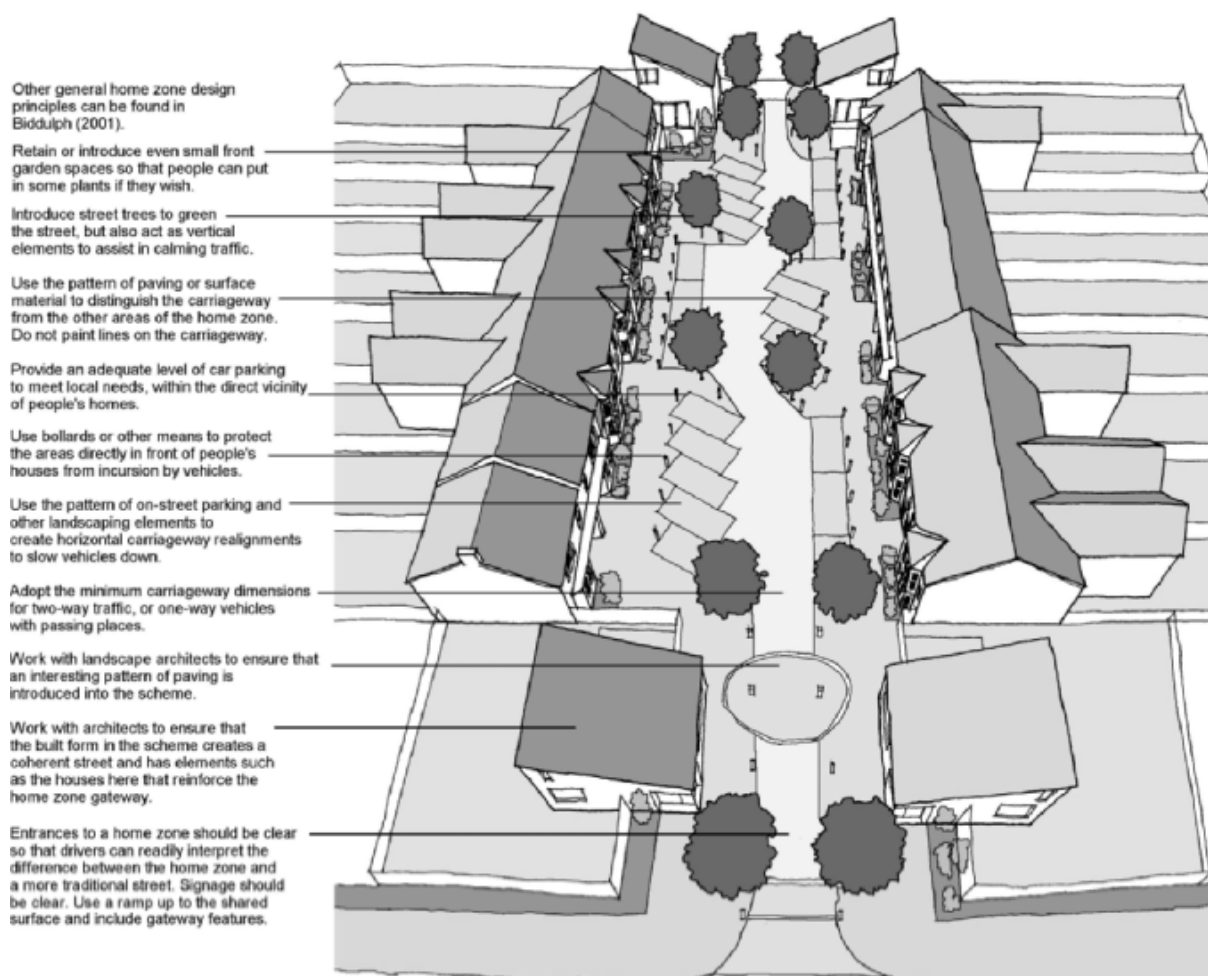


Figura 15 – Exemplo esquemático de uma rua convertida em *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2003)

- **Paisagem atractiva e clara**

Devem promover-se soluções que transmitam a ideia de ordem, pela execução de áreas atractivas e visualmente integradas, dotadas de zonas verdes, mobiliário urbano qualificado e pavimentos confortáveis à circulação pedonal. O ambiente urbano não deve ser apenas agradável, mas fácil de entender visualmente, quer pelos condutores de veículos motorizados, quer pelos peões.

São, em geral, preferidas pelos residentes soluções que incluam características paisagísticas e de estacionamento que não permitam aos automóveis circular demasiado próximo das unidades residenciais. São aconselhados jardins em frente das habitações, nos casos em que a largura da rua o permitir, e em que estes fiquem enquadrados no estilo arquitectónico da rua.

- **Entradas bem assinaladas**

Todas as entradas numa HZ, presentes em cada uma das intersecções com outras vias locais, devem estar devidamente assinaladas e enquadradas, para que os condutores dos veículos se apercebam da mudança de comportamento que devem ter, naquela área, em comparação com uma rua comum. Isto pode fazer-se pela utilização do sinal oficial de HZ (apresentado adiante), acompanhada de outras medidas possíveis como: o estreitamento da zona de passagem dos automóveis, a construção de uma lombagem ou

declive que iniciam o acesso a uma superfície partilhada, ou a colocação de elementos identificativos e marcantes utilizando vegetação ou estruturas especificamente criadas para o efeito (através, por exemplo, de trabalho artístico da comunidade).



Figura 16 – Entrada de *Home Zone* em Morice Town, Plymouth, Reino Unido (fonte: IHIE, 2002)



Figura 17 – Entrada de *Home Zone* em Scunthorpe, Lincolnshire, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)

- **Sinalização clara para todos**

Nos vários países que adoptaram e enquadraram legalmente as HZ ou estratégias idênticas, existe um sinal oficial. Este sinal deve indicar quer a entrada, quer a saída de uma HZ, e pode incluir o nome da zona. O sinal oficial do Reino Unido apresenta-se na figura abaixo.

A restante sinalização de trânsito deve ser clara, quer para automobilistas, quer para peões. Porém, é preferível que a acalmia de tráfego se aplique utilizando predominantemente elementos físicos, em vez de sinalização, que torna o ambiente mais hostil e causa maior segregação entre os vários actores da rua.



Figura 18 – Sinal oficial de *Home Zone* no Reino Unido (fonte: IHIE, 2002)

- **Superfícies partilhadas**

Sempre que possível, é desejável que os arruamentos não apresentem qualquer variação de nível entre o espaço reservado ao tráfego automóvel e o espaço reservado aos peões, transmitindo-se a ideia de “tapete” confortável que ocupa toda a largura da rua. O tipo de pavimento pode, inclusivamente, ser o mesmo. Esta solução provoca uma apropriação visual, por parte do peão, da totalidade da rua, permitindo que ele se desloque livremente por toda a sua área. A superfície partilhada reduz também a sensação de que o tráfego de veículos tem um maior direito de passagem do que as pessoas.



Figuras 19 e 20 – Superfícies partilhadas em Scunthorpe, Lincolnshire e Lupton Street, Camden, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)

▪ **Intervenções nas áreas imediatamente adjacentes às habitações**

As HZ não dizem respeito a criar equipamentos lúdicos ou jardins públicos. As HZ devem funcionar como pátios residenciais onde estes não existem ou não são suficientes. Assim, a HZ deve ser delimitada principalmente pelas fachadas dos edifícios que possuem entradas, e não a fachadas laterais (a não ser que a HZ tenha continuidade ao longo de várias ruas), para que se possa aceder directamente da porta do edifício, seja este uni ou multifamiliar. As janelas também são um importante elemento de comunicação com a rua, na medida em que permitem a vigilância informal do que nela se passa. Isto permite que a rua se apresente como um ponto focal para os residentes, e que se aumente a percepção de segurança.

Note-se que os pontos de comunicação com a HZ podem fazer-se quer pelas fachadas frontais dos edifícios, quer pelas traseiras, se existirem entradas secundárias.

▪ **Gestão criativa do movimento do tráfego**

O principal objectivo do desenho da rua deve ser o encorajamento de uma velocidade de circulação muito reduzida. Isto pode ser induzido, não só através da redução, a um valor mínimo permitido da largura disponível para o tráfego automóvel (no caso britânico, 3m para a circulação de 1 sentido, e 5m para a circulação nos 2 sentidos – IHIE, 2002), como também utilizando medidas de acalmia de tráfego tradicionais<sup>22</sup>, como (ver Figura 21):

- A. Variações de direcção horizontais;
- B. Variações no movimento vertical, como lombas, almofadas e pequenos declives;
- C. Obstáculos que reduzem a largura da via (como zonas lúdicas, árvores, arbustos, assentos, e o próprio estacionamento);
- D. Raios de curvatura pequenos nas intersecções;
- E. Alterações na cor e textura dos pavimentos.

<sup>22</sup> O *Department for Transport* (Reino Unido) publica com alguma regularidade pequenos documentos contendo referências muito úteis a fontes bibliográficas e outro tipo de documentação onde se pode encontrar informação variada acerca de medidas de acalmia de tráfego (DTRL, 2000, 2001b, 2005b). Estas publicações pretendem prestar apoio a estratégias diversas desenvolvidas no Reino Unido, nas quais se incluem as HZ.

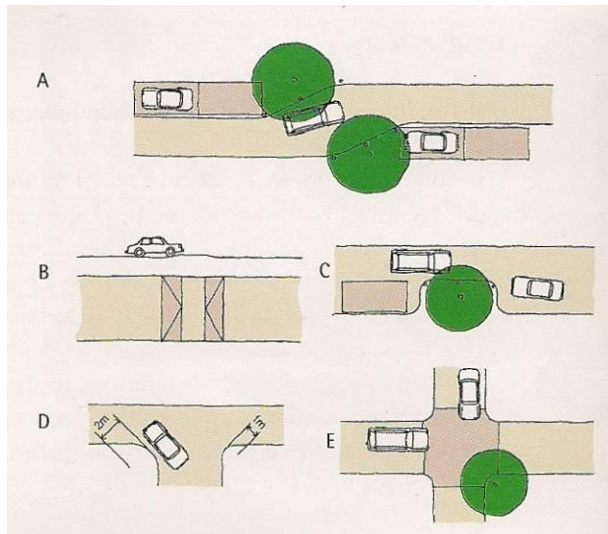


Figura 21 – Medidas de gestão do tráfego possíveis numa *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2001)



Figuras 22 e 23 - Exemplos de medidas de acalmia de tráfego em *Home Zones* localizadas em Portchester (Hampshire) e em New-Castle-under-Lyrne (fonte: DTLR, 2005a)

Apesar de, em muitos casos, não existirem propriamente passeios, a área destinada à circulação automóvel não deve estar imediatamente adjacente às habitações, criando-se uma área protegida em frente da habitação (através de pilaretes ou de vegetação, por exemplo), que poderá ter pavimento idêntico, e que alguns guias sugerem que deve possuir, pelo menos, 1,5 m de largura. Este valor dependerá, porém, da largura total da via em que se estiver a intervir.

Em alguns casos, no Reino Unido, os projectos envolveram o encerramento ao tráfego de determinadas ruas da zona de intervenção (Webster *et al*, 2006).

#### ▪ Limites de velocidade

Por estranho que pareça, no interior das HZ não é aplicado um limite específico de velocidade aos veículos motorizados. O limite *legal* de velocidade numa HZ corresponderá ao limite comum previsto no código da estrada para a circulação numa via local. Porém, a figura que está regulamentada para as HZ é a definição dos chamados *speed orders*, que funcionam como uma *condição*, isto é, para cada rua classificada como

HZ é definido um valor máximo de velocidade, que tem de ser garantido pela configuração das medidas de acalmia de tráfego nessa HZ. Os próprios elementos existentes no desenho da rua é que condicionam a velocidade praticada, fazendo com que não exceda determinado valor. Desta forma, não se coloca a necessidade de instalação de sinalização adicional (além do sinal de indicação de HZ à entrada) relativa à redução da velocidade.

O guia de Biddulph (2001) aconselha que este valor seja inferior a 10 mph ( $\approx 16$  km/h), o *Department for Transport* (DTRL, 2006) aconselha que não se excedam as 20 mph ( $\approx 32$  km/h). O guia do IHIE (IHIE, 2002) refere um valor máximo a assegurar igualmente de 10 mph, que designa de *recommended design speed*. Note-se que uma HZ poderá já estar inserida dentro de uma zona de limite de velocidade – no Reino Unido, por exemplo, as *20 mph zones*. Neste caso, é normal que sejam afixados sinais de limitação da velocidade para este valor no interior da HZ, dado que se trata de uma medida em vigor numa área mais abrangente que a inclui, mas isto não quer dizer que a velocidade *forçada* na HZ pelas condições de circulação não seja inferior.

- **Estacionamento**

Quando possível, deve ser promovido suficiente estacionamento para residentes e possíveis futuros residentes; é ideal que os lugares estejam relativamente próximos da habitação, para que os residentes se sintam mais confiantes a deixar o automóvel num local seguro, e aumentem as deslocações a pé na *vizinhança*. Algumas HZ adoptam políticas de reserva da maior parte dos lugares de estacionamento para residentes, disponibilizando uma pequena fracção para visitantes.

Os lugares de estacionamento devem estar assinalados de uma forma clara. A documentação acerca de HZ sugere, em geral, a substituição do estacionamento paralelo por estacionamento em espinha, em zonas alternadas da rua (Webster *et al*, 2006), mas outras soluções já têm vindo a ser implementadas. A disposição do estacionamento pode funcionar como medida activa de acalmia de tráfego.

Especialmente nos casos em que a procura de estacionamento é elevada, aconselha-se a colocação de uma divisão entre o espaço de estacionamento e a superfície adjacente aos edifícios (em geral feita através de pilaretes ou elementos idênticos), de forma a evitar o estacionamento indevido para além destes limites. Apesar da ideia um tanto ou quanto “romântica” da partilha harmoniosa do espaço entre automóveis e peões nas HZ, algumas medidas têm de ser tomadas para condicionar hábitos comportamentais que permanecem. Nas imagens que se seguem apresentam-se algumas das configurações sugeridas por Biddulph (2001) e pelo IHIE (2002) para o estacionamento em HZ. A configuração adoptada irá variar de acordo com as dimensões da rua.

Em alguns casos, no Reino Unido, os projectos envolveram a criação de zonas de estacionamento controlado (Webster *et al*, 2006).



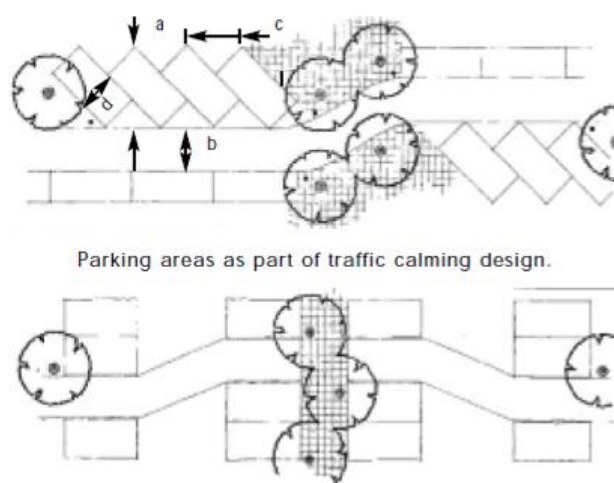


Figura 24 – O estacionamento como medida de acalmia de tráfego (fonte: IHIE, 2002)

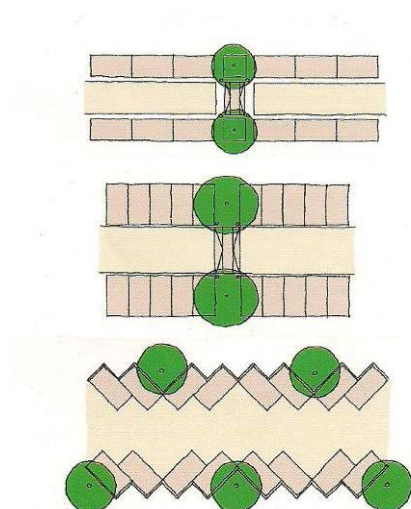


Figura 25 – Possíveis configurações para o estacionamento numa *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2001)

#### ▪ Iluminação

Deve ser instalada uma adequada iluminação pública nocturna, não só para que não se criem focos de insegurança, como para que as medidas de redução de velocidade do automóvel permaneçam bem visíveis.

O IHIE fornece documentação de apoio aos projectos de iluminação em HZ (Sugars, sem data).

#### ▪ Vegetação

A vegetação é um dos elementos mais importantes na criação de uma configuração paisagística de qualidade. No caso da HZ, aconselha-se a inclusão ou a requalificação de espaços verdes no espaço imediatamente adjacente à habitação, nos casos em que a largura da rua o permitir, não só para que os limites entre o espaço privado e o espaço público sejam suavizados, como também porque *as pessoas gostam, em geral, que as suas casas estejam ligeiramente recolhidas em relação à rua* (Biddulph, 2001, p. 56). A simples plantação de arbustos ou canteiros neste espaço, nos casos em que o contexto e a área o permitem, oferece uma contribuição positiva para o ambiente da rua.

Como já foi referido, as árvores não só contribuem para a criação de uma paisagem mais atractiva e mais saudável, como servem também de obstáculos e atenuadores da velocidade do tráfego automóvel. Para além disso, a vegetação, como importante elemento de composição, seja através de árvores, seja utilizando arbustos, *permite articular e modelar espaços desproporcionados e ilegíveis, estabelecer a unidade paisagística, diversificar e dinamizar espaços monótonos e sem identidade, explorar eixos perspécticos, dissimular aspectos incongruentes do edificado ou do espaço exterior, proporcionar a privacidade, a intimidade ou o convívio, e hierarquizar os espaços e os seus componentes* (Alves, 2003, p. 190).

As árvores devem ser plantadas em locais cuidadosamente escolhidos, e com adequada protecção contra o vandalismo e os automóveis. A vegetação deve ser escolhida tendo em conta o contexto urbano e regional em que a rua ou zona estão inseridas, para que não seja criado um ambiente artificial.

Alguns exemplos de HZ mostram que, mesmo em ruas mais estreitas, é possível adoptar soluções interessantes de instalação de áreas verdes.

- **Mobiliário urbano**

O mobiliário urbano e, principalmente, a forma como está disposto, influenciam as actividades que se podem desenvolver na rua.

Os assentos de rua devem ser colocados cuidadosa e estrategicamente em pontos onde sejam verdadeiramente necessários e utilizados. A colocação de assentos pode gerar alguma controvérsia entre os residentes, devido ao receio que pode surgir de estes poderem atrair actividades anti-sociais. Biddulph (2001) sugere, por exemplo, que se façam simulações, testando os melhores locais e disposições para instalar os assentos de rua.

Dentro do mobiliário urbano incluem-se também elementos como os caixotes para lixo, os equipamentos para as crianças, vasos, estacionamento para bicicletas, entre outros.

Atente-se que é importante que a HZ transmita uma ideia de unidade, gerindo cautelosamente a quantidade e aspecto coerente dos vários elementos a introduzir. Não deve ser introduzido, ainda, um excesso de sinalização. Neste ponto, o papel do arquitecto paisagista é fundamental.

- **Espaços lúdicos ou de fruição**

O desenho das HZ deve ter em conta a conjugação de diferentes actividades. É importante estimular *a identificação do indivíduo com o meio, através da criação de diferentes oportunidades para a satisfação das necessidades de cada um* (Alves, 2003, p. 162).

Deve ser transmitido um ambiente informal e familiar, mas evitando que determinadas actividades desenvolvidas pelos residentes, por exemplo, de lazer, prejudiquem o bem-estar de outros residentes. Equipamento específico de recreio para as crianças nem sempre é necessário, mas nos casos em que é introduzido, deve ser escolhido e localizado em conjunto com os residentes. Nas HZ os equipamentos para crianças não necessitam nem devem estar isolados ou cercados por vedações. Elementos mais permeáveis, como vegetação, pilaretes ou esferas dissuasoras de trânsito, não induzem uma segregação de usos, permitindo que as crianças possam usar igualmente todo o restante espaço da rua para brincar.





Figura 26 – Área comum de uma *Home Zone* em Manchester, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)



Figuras 27, 28 e 29 – Espaços criativos destinados às crianças em *Home Zones* no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)

- **Flexibilidade do espaço**

O espaço de uma HZ deve ser planeado de forma a revelar alguma flexibilidade, de forma a que os residentes, à medida que se forem apropriando dele, possam desenvolver as suas próprias medidas de melhoria do ambiente da rua – ex: plantar vegetação, criar zonas de convívio com mesas e cadeiras, incluir elementos artísticos, colocar de vasos, instalar equipamentos para as crianças, etc.

- **Área envolvente**

É importante que elementos como centros cívicos, escolas, centros de saúde e pequeno comércio se encontrem próximos destas zonas, para que muitas das actividades diárias possam ser feitas prescindindo totalmente do automóvel. A disponibilidade de transporte público nas zonas envolventes a estas ruas é condição essencial para que os objectivos procurados sejam atingidos, na medida em que as pessoas não tenham que pegar no seu automóvel para se deslocar para zonas mais distantes da cidade, deslocando-se a pé por percursos cómodos desde a sua habitação até ao ponto de acesso ao transporte público.

- **Arte de rua**

Em vários projectos de HZ no Reino Unido, recorreu-se a artistas locais, ou mesmo à população residente, nomeadamente às crianças, para a criação de elementos de arte urbana que enriquecessem o carácter na nova rua, e simultaneamente, suscitassem sentimentos de orgulho por parte da comunidade local.



Figuras 30, 31, 32 e 33 – Elementos decorativos desenvolvidos pela população de *Home Zones* no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)

Enunciam-se, ainda, algumas noções importantes a guardar:

***As Home Zones não excluem o automóvel.***

Por vezes pode permanecer a ideia de que as HZ não são mais do que ruas que se assemelham às tradicionais ruas pedonais, em que o tráfego automóvel é restringido. Isto não corresponde à verdade. As HZ promovem um conjunto de medidas que fazem com que o automóvel se sinta, de certa forma, “um convidado”, obrigando-o a que se desloque devagar. Estas medidas incluem, em primeiro lugar, a sinalização clara das entradas numa HZ, e, seguidamente, uma série de medidas de acalmia de tráfego e de ocupação da rua por parte dos peões, já descritas anteriormente.

É de esperar que, indirectamente, o tráfego numa rua em que uma HZ é implementada diminua com o passar do tempo, quando se tratava de tráfego de atravessamento. Devido à baixa velocidade que os automobilistas se sentem obrigados a praticar nestas ruas, a deslocação para estas zonas passa a fazer-se meramente se o condutor for um residente da rua, ou se necessitar de aceder a um uso específico nela presente. É por esta razão que as ruas seleccionadas para este tipo de estratégia devem ser cuidadosamente escolhidas.

O propósito das HZ não é o de criar, como tradicionalmente se está habituado, uma opressão ao tráfego automóvel, mas de reduzir o seu impacto nas zonas residenciais, e, consequentemente, promover ambientes diversos na rua.

Com efeito, *se o automóvel é (radicalmente) afastado da envolvente da habitação, possivelmente, acentuar-se-á a desorientação, a insegurança e o desconforto dos habitantes, independentemente do diferencial de utilização do automóvel por cada proprietário. O conhecimento destes efeitos é fundamental no estudo da interacção peão/automóvel* (Alves, 2003, p. 149).

Segundo Biddulph (2001), apesar de as HZ poderem ser introduzidas em zonas em que a taxa de motorização é alta, os verdadeiros benefícios da estratégia serão muito melhor experimentados em zonas em que o nível de utilização do automóvel é baixo.

***Uma Home Zone é mais do que uma via com limite de velocidade.***

Não se pretende que as HZ tenham apenas o efeito idêntico ao que acontece nas vias de velocidade limitada controlada, por exemplo, por radar – em que os condutores reduzem a velocidade, essencialmente, pelo receio de serem punidos. A ideia não é de criar meramente ruas de velocidade limitada, mas sim de desenvolver novas funções para o espaço público. Para além, disso, como se descreve acima, numa HZ, na zona reservada ao tráfego automóvel, os veículos motorizados não têm prioridade sobre os peões, sendo uma das intenções principais a de acabar com a segregação peão/automóvel.

Os britânicos fazem usualmente comparações entre as HZ e as *20mph Zones* (zonas residenciais em que o limite máximo de velocidade são 20 mph  $\approx$  32 km/h). No entanto, investigação acerca das *20mph Zones* revela que a mera introdução de medidas de acalmia de tráfego pode reduzir a incidência e a violência dos acidentes, mas não altera necessariamente a forma como as pessoas usam a rua (Hodgkinson e Whitehouse, 2000). As HZ exigem a aplicação de medidas mais rigorosas e criativas, como as que foram descritas acima, de forma a exercer um efeito na alteração das actividades que se desenrolam na rua.

***É importante assegurar que a zona permaneça enquadrada no seu contexto.***

As HZ introduzem características paisagísticas diferentes, em geral, do que se observa numa rua convencional. No entanto, e visto que a maioria dos projectos de HZ tem sido desenvolvida em áreas pré-existentes, contribuindo para a regeneração urbana, não deve ser esquecido o contexto de desenho urbano em que se inserem essas áreas. Na escolha de soluções específicas de desenho urbano, nomeadamente no tipo de pavimento ou mobiliário urbano, devem ter-se em consideração as opiniões dos residentes, mas também o objectivo de não anular ou corromper opções arquitectónicas de valor que tenham sido definidas no momento da sua construção, e que conferem um carácter próprio à zona. Não se deve esquecer, porém, que a cidade é um tecido vivo, e que opções de desenho urbano decididas no passado podem já não estar adaptadas à vida urbana dos dias de hoje. A adaptação deve ser cuidadosa.

Tendo em conta o que foi descrito no presente ponto, é muito importante que os promotores da estratégia estejam perfeitamente cientes do que é que as HZ *podem e não podem* alcançar. A opção por esta via deverá ser feita numa base sólida de decisão, tendo em conta as circunstâncias específicas de cada zona, e as expectativas/abertura da população para uma intervenção deste tipo. Existem inúmeras estratégias que poderão ser mais adequadas, para determinado local, do que as HZ. Apesar de tudo, as HZ representam intervenções bastante abrangentes, na medida em que se podem adaptar a zonas muito distintas, e, principalmente, porque trabalham a vários níveis, constituindo verdadeiros projectos de planeamento urbano, e não somente de planeamento de transportes ou de vias de comunicação.

### 3.3.3. PRINCÍPIOS DE IMPLEMENTAÇÃO

Descrevem-se, de seguida, os princípios fundamentais que permitem uma implementação de HZ efectiva, nomeadamente no que diz respeito ao processo de planeamento e de construção, baseados, igualmente, na consulta de alguns documentos de orientação e avaliação relativos às HZ.

#### **Envolvimento da população local, do início ao fim do projecto**

As pessoas representam um dos elementos fundamentais no projecto de uma HZ. Segundo Alves (2003), os benefícios da participação dos cidadãos no projecto do espaço público urbano são óbvios: *são as populações quem melhor conhece as realidades das áreas onde residem, as suas carências, incongruências, e até algumas das suas potencialidades* (p. 172).

O envolvimento da população é fundamental para o sucesso de uma HZ (Biddulph, 2001). Não só permite que os residentes discutam a forma como usam ou podem usar o espaço público, como também encoraja o desenvolvimento de planos mais sensíveis aos desejos e expectativas daqueles que realmente vão utilizar a rua, permite a construção de comunidades locais e a transferência de poder para estas, atraindo, eventualmente, mais fontes de financiamento, pelas provas evidenciadas ao nível do *capital social*. Para além disso, projectos implementados demonstram a criação de sentimentos de orgulho e de pertença, como se poderá ver no ponto 3.5. A tão desejada interacção social pode resultar do próprio processo de planeamento e construção.

Os residentes podem desenvolver variadas funções, como: desempenhar o papel de *experts* no conhecimento do contexto local, exprimir as necessidades e problemas da zona, ajudar na criação de uma comunidade local, ajudar a “vender” algumas ideias aos outros residentes, prestar assistência em tarefas de recolha de dados como inquéritos, aferir o *feedback* por parte da população que não

participa, organizar eventos formais e informais de promoção da estratégia ou de simples convívio entre residentes, e contribuir para a gestão do ambiente resultante (Biddulph, 2001).

Em alguns projectos-piloto desenvolvidos no Reino Unido, foram grupos formais e informais de residentes que desencadearam a própria iniciativa para adesão à estratégia.

Existe uma gama variada de meios para promover o envolvimento da população no desenvolvimento de um projecto de HZ, não existindo nenhuma abordagem específica considerada mais eficaz. Nas metodologias sugeridas pelo DTRL (2002), incluem-se a elaboração de inquéritos abrangendo uma parte importante da população, de forma a entender as suas preocupações, a criação de *focus groups*, exposições, eventos de rua, reuniões regulares, distribuição de informação sobre a estratégia, exercícios de visualização, entre outros. Uma combinação de métodos será a abordagem adequada, com o objectivo de envolver todos os sectores da comunidade local, particularmente os grupos que estão habitualmente sub-representados no processo de tomada de decisões, nomeadamente as crianças, os jovens, as pessoas com limitações e as pessoas pertencentes a grupos étnicos minoritários (DTLR, 2006).

Apesar de as crianças e os jovens representarem uma das classes que mais pode ganhar com a implementação de uma HZ, podem ser vistas, muitas vezes, como uma fonte de problemas. Envolver este grupo desde cedo ajudará na sensibilização para o ambiente, na criação de sentimentos de pertença em relação à sua área residencial e ao próprio projecto e na aferição das suas necessidades e desejos. Poderá também constituir uma forma de injectar mais energia e criatividade ao projecto (Biddulph 2001).

Este processo pode revelar-se especialmente desafiador, num contexto em que a maioria das pessoas não está habituada a um envolvimento a este grau. Numa abordagem inicial, o promotor irá deparar-se, certamente, com uma fracção da população residente (que pode ser maior ou menor, de acordo com as circunstâncias específicas de cada zona) dominada por sentimentos de descrença, individualismo e falta de disponibilidade. *Muitas pessoas nunca pensaram que a sua rua poderia ser melhorada, ou que poderiam ter uma influência positiva nessa mudança* (Biddulph, 2001, p. 21). Neste caso específico, a adesão à estratégia implica desafiar as pessoas a alterarem a visão de que as ruas são, em primeiro lugar, para os automóveis, e em segundo para outros tipos de actividade.

Variadas razões fazem com que muitas pessoas não pretendam envolver-se. Alguns não querem, outros podem não ter disponibilidade, alguns podem ser cépticos, outros podem sentir que não são necessários ou que não têm capacidade, alguns podem não sentir confiança suficiente para frequentar reuniões públicas, etc. Todas estas reacções são de esperar. Experiências demonstram que, inclusivamente, no final de um projecto de HZ, há ainda pessoas que afirmam não ter ouvido falar da estratégia (Biddulph, 2001). É importante aceitar as diferentes disponibilidades das pessoas. Enquanto algumas podem representar os verdadeiros motores do envolvimento local (liderando os grupos de residentes, por exemplo), outras podem dar pequenas contribuições. No entanto, é importante não esquecer as pessoas que não aparecem por não se sentem motivadas para aderir, ou que sentem que a sua influência é irrelevante para o processo. Deverão ser equacionados métodos que permitam a divulgação da estratégia também junto destas pessoas.

A participação dos residentes permite que o projecto contenha opções definidas de acordo com o que as pessoas realmente querem, e não apenas de acordo com o que o planeador idealiza. Note-se, porém, que as expectativas da população a considerar devem ser realistas, na medida em que não existe benefício em encorajar o grupo residente a desenvolver uma solução que seja fisicamente, legalmente ou financeiramente impossível de implementar ou de manter. Algum cuidado deve ser tido,

igualmente, na garantia de que não são induzidas expectativas não realistas nas pessoas em relação ao impacto da estratégia (DTLR, 2006).

No caso da aplicação da estratégia a empreendimentos novos, a participação pública também não é esquecida. As decisões relativas à hierarquia viária e ao desenho das vias têm de estar concluídas antes de a zona ser aberta ao público. Apesar de uma determinada rua poder ser construída de acordo com as características fundamentais de uma HZ, segundo a regulamentação de Inglaterra e do País de Gales, esta não pode obter a classificação oficial de *Home Zone* antes da abertura ao público. Os procedimentos necessários à aprovação, pela autoridade local, da designação de uma rua ou zona como HZ, necessitam, obrigatoriamente, de uma consulta formal dos ocupantes da zona (por exemplo, relativamente aos limites de velocidade e à definição dos usos). As boas práticas recomendam que aqueles que compraram propriedades na zona e os que estão em processo de compra sejam convidados a participar no desenvolvimento do projecto e na consulta formal, independentemente de já terem ocupado ou não as suas propriedades (DTLR, 2006).

O processo de participação cívica pode (e deve) continuar para além das fases de projecto e implementação de uma HZ. O governo central e as autoridades locais poderão observar atentamente como o ambiente da rua está a ser gerido e, em particular, encontrar formas de *governância* ao nível da comunidade local – os residentes, por si, terem um forte domínio e responsabilidade sobre as ruas da área onde vivem. A comunidade criada deverá ser encorajada a desenvolver actividades de gestão da zona, tornando, assim, o projecto mais sustentável (Biddulph, 2001). Segundo Alves (2003, p. 120), *o reforço da identificação dos indivíduos com o espaço é tanto mais eficaz quanto maior for a participação de uma comunidade ou grupo na manutenção e gestão desse espaço.*

Esta não constitui, de todo, uma tarefa fácil, porém, testemunhos como o que se cita abaixo permitem-nos entender que não é um objectivo impossível: *“Eu sei que não vai ser fácil a transição para este tipo de rua aqui, mas eu assisti à génese de uma nova forma de vida para as pessoas que vivem na área em que estamos a intervir – elas começaram de novo a sentir que são donas do seu ambiente e da sua comunidade.”* (Profissional do Departamento de Segurança, Plymouth, citado por Biddulph, 2001, p. 7)

As autoridades locais e outros possíveis financiadores do projecto devem ter em consideração que uma participação efectiva da comunidade, em conjugação com o envolvimento de vários actores relacionados com a zona de várias formas, consome tempo e dinheiro. Deve assegurar-se uma adequada canalização de recursos para este processo.





Figura 34 – Reuniões de projecto em *Home Zones* desenvolvidas no Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)



Figura 35 – Envolvimento de classes etárias variadas no projecto de uma *Home Zone* em Southampton, Reino Unido (fonte: DTLR, 2005a)

Figura 36 – Envolvimento das crianças em actividades associadas à criação de uma *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2001)

### Envolvimento dos vários agentes implicados

No desenvolvimento de um projecto de HZ, o promotor deve ter em conta que um número considerável de agentes, e não apenas os residentes, tem interesse no projecto e/ou será afectado por ele. É importante que estes actores estejam envolvidos desde a fase embrionária do projecto, no desenvolvimento das propostas, de forma a que todas as expectativas, contribuições, dúvidas e objecções possam ser tidas em conta, não só para enriquecer a solução, como também para evitar problemas na implementação.

- **Líder**  
Deve ser identificada uma pessoa para coordenar o projecto, de preferência, que possa estar presente desde o planeamento até à fase de implementação. A permanência desta pessoa é especialmente importante para a comunidade local, pela relação de confiança e grau de conhecimento dos problemas da área que pode desenvolver. Pode pertencer a uma autoridade local (tipicamente pertencente ao departamento de estradas local, no Reino Unido) ou a uma agência de reabilitação.
- **Mediador**  
O mediador faz a ponte entre a autoridade local e a comunidade. Escolher um coordenador pertencente a uma entidade independente pode ser positivo, dado que muitas pessoas não têm confiança nas autoridades locais (Biddulph, 2001). No caso britânico, estas pessoas estão ligadas a fundações ou organizações que financiam alguns projectos (ex: Sustrans, The Architecture Foundation).
- **Engenheiros de vias de comunicação**  
Normalmente pertencentes à autoridade local de tráfego, mas podendo ser contratados, prestarão apoio na definição da adequabilidade das ruas para aplicação do formato de HZ, na avaliação do impacto no tráfego de possíveis configurações e medidas de acalmia de tráfego, e em todo o desenho detalhado de engenharia do projecto.
- **Empresa independente de arquitectura e paisagismo**  
Deverá ser contratada uma equipa especializada em desenho urbano e arquitectura paisagística. Esta equipa deverá preencher um conjunto de requisitos, dada a especificidade desta intervenção, designadamente, um nível elevado de criatividade na resposta às circunstâncias locais, visto que não se trata de uma solução *standard* de rua; estar aberta à criação de várias alternativas; apresentar *know-how* no que toca a processos participativos, visto que o seu trabalho será constantemente acompanhando pela comunidade residente; ter a capacidade de produzir documentos e instrumentos de visualização e simulação das opções de desenho da rua que vão para além dos desenhos bidimensionais. Antes de o projecto começar, esta equipa já deverá estar familiarizada com o conceito de HZ.
- **Políticos locais**  
Não só para garantir o acesso aos recursos, como também para acompanhar o andamento da estratégia de forma a entenderem os seus efeitos, e eventualmente, constituir a ligação entre alguns dos agentes, os decisores políticos locais devem ser envolvidos. Os agentes do sector político podem estar associados quer ao município, quer a níveis inferiores (como é o caso das Juntas de Freguesia, que, normalmente, estão mais próximas dos problemas dos cidadãos). No caso do Reino Unido, os políticos habitualmente envolvidos correspondem a *councillors* locais. Dado o ênfase conferido aos projectos iniciais de HZ e do fundo estatal disponibilizado em 2001, políticos associados ao governo central (como ministros e secretários de estado) acompanharam também alguns projectos, tendo estado presentes em cerimónias oficiais de promoção da iniciativa. Esta presença pode ser importante para a motivação das comunidades locais.



É crucial envolver as entidades associadas aos serviços locais, nomeadamente:

- Forças de segurança pública, designadamente a Polícia, para assegurar o cumprimento de medidas de segurança e articular decisões acerca da acalmia de tráfego;
- Serviços municipais (equipas de manutenção das vias, equipas de gestão/manutenção de parques e zonas de lazer, serviço de recolha de lixo, etc.), porque o seu trabalho é afectado pela nova configuração da rua; não só terão de assegurar a manutenção do espaço público, como o seu trabalho poderá ficar condicionado (serviços de recolha de lixo, por exemplo);
- Serviços de transporte público, no caso de a nova configuração da rua ou da zona implicar alteração da provisão de transporte público local;
- *Utilities* (companhias de gás, electricidade, água, telecomunicações), com uma colaboração essencial na determinação da viabilidade do desenho de HZ nos casos em que a disposição destas infra-estruturas tem de ser alterada, pelas novas configurações do pavimento;
- Serviços de emergência, dado que a sua velocidade de circulação internamente a uma HZ fica condicionada; deve garantir-se que os *layouts* definidos para as ruas permitem o fácil acesso por ambulâncias e carros de bombeiros;
- a estes elementos fundamentais podem juntar-se outros actores, como associações existentes na zona, organizações ligadas ao ambiente ou à área social, comerciantes, agências locais de habitação, empresas públicas de gestão do estacionamento, instituições de solidariedade social, empresas privadas, sociedades de reabilitação urbana, artistas locais, etc. As HZ privilegiam o estabelecimento de parcerias ao nível local entre os vários agentes descritos.

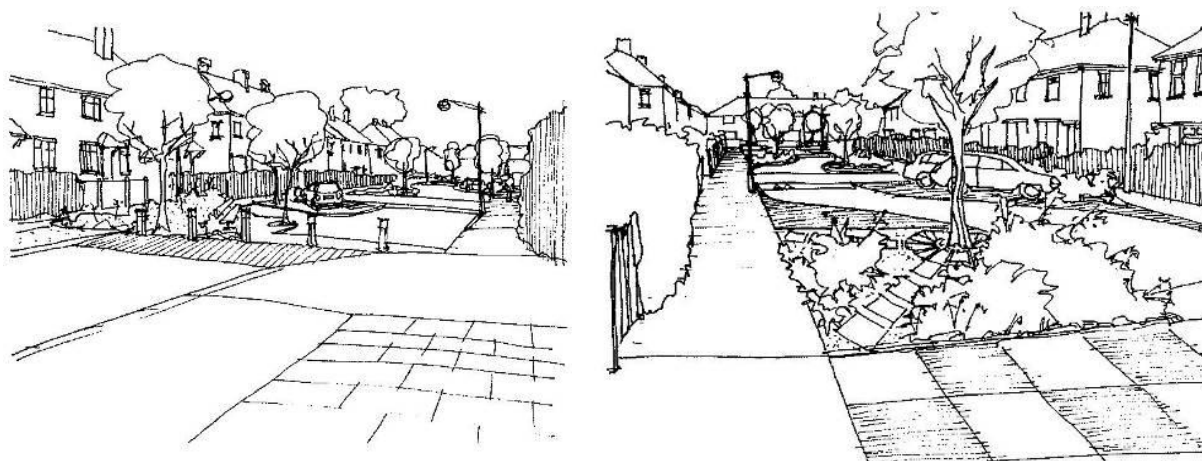
Uma das dificuldades de uma estratégia destas é o planeamento através do estabelecimento de consensos. Uma das técnicas sugeridas é partir de pontos acerca dos quais a maioria tenha a mesma opinião, e depois, da forma mais transparente possível, ser claro de modo a que todos possam perceber o porquê de cada decisão, isolando os pontos críticos e discutindo-os separadamente, para que não influenciem negativamente todo o projecto (Biddulph, 2001). Este compromisso deve ser garantido não só no seio da comunidade residente, como também no envolvimento dos vários agentes.

### **Promoção e comunicação**

Um dos factores-chave no sucesso de uma HZ é a forma como ela é transmitida, quer aos residentes, quer aos restantes agentes, desde a ideia inicial, em que deve ser dado a conhecer todo o conceito e os seus objectivos, até à implementação. Devem ser utilizados métodos apelativos e transparentes.

Em particular na fase de projecto, aconselha-se a utilização de métodos que permitam simular a visualização do aspecto da rua, nomeadamente modelos digitais, desenhos em perspectiva, fotomontagens e maquetas, com os quais os residentes possam interagir directamente (o que o DTRL designa de *Planning for real* – DTRL, 2005a, p. 48). As pessoas entenderão muito melhor a proposta e as suas potencialidades se a sua imaginação for facilitada.

É normal que, na presença de um grupo técnico, composto por engenheiros e arquitectos, estes utilizem linguagem muito técnica associada à profissão. Deve ser tido algum cuidado para que isto não aconteça num ambiente de reunião com a comunidade local. Muitas questões podem ser transmitidas utilizando uma linguagem que todos compreendem.



Figuras 37 e 38 – Esquícios a 3 dimensões para auxiliarem a visão do futuro da rua (fonte: Biddulph, 2001)

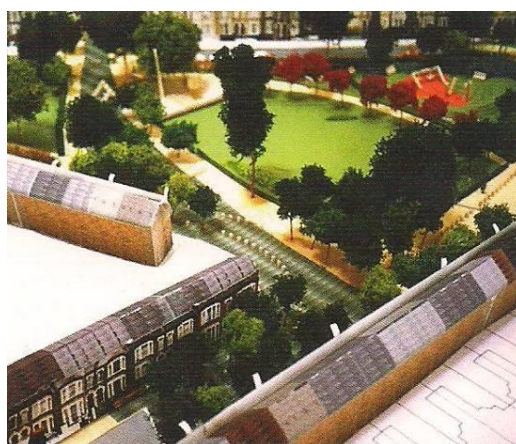


Figura 39 – Maqueta de uma *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2001)



Figura 40 – Simulações virtuais da configuração de *Home Zones* em Bristol, North Linc e Hull (no sentido dos ponteiros do relógio) (fonte: DTLR, 2005a)

## Eventos

A organização de eventos e workshops ao longo do projecto de HZ revelou grande sucesso em variados locais onde foi aplicada a estratégia (ex: *fun days*, *clean-up days*, festas de rua. DTLR, 2005a). De preferência, e sempre que possível, estes eventos devem ser realizados no espaço público. Não só permite que toda a gente possa ver o que se passa, e participar, como também fomenta o início de uma dinâmica de diversificação de actividades na rua.

A simples simulação do projecto através de uma maquete com a qual os residentes possam interagir (tocar, propor soluções, discutir) ou de modelos em tamanho real para determinadas soluções pode desencadear a organização de um evento de promoção da estratégia, como aconteceu no caso de Manchester (Biddulph, 2001). Dentro dos eventos de familiarização com a estratégia que se podem organizar, salientam-se ainda a organização de exposições por aqueles que têm mais tempo (os desempregados, os idosos e as crianças), a visualização de vídeos sobre projectos já implementados, entre outras actividades. Este tipo de acontecimentos auxilia a construção de uma comunidade local mais sólida.



Figuras 41 e 42 – Eventos em torno de um projecto de *Home Zone* (fonte: Biddulph, 2001)

## Enquadramento legal

Durante algum tempo, uma das grandes dificuldades na implementação de HZ no Reino Unido foi a falta de um enquadramento, na lei, deste novo tipo de rua, em particular a necessidade de alterações ao nível das prioridades dos veículos e peões, para que a estratégia pudesse efectivamente funcionar. Hoje existe no Reino Unido, tal como nos restantes países europeus que adoptaram a solução, legislação e regulamentação específicas para zonas classificadas como HZ. O novo tipo de rua e o sinal oficial foram igualmente incluídos no código da estrada. Nestas ruas não é cedida prioridade a peões ou veículos na zona da rua destinada ao tráfego, pelo que esta tem de ser gerida pelos próprios. Na medida em que a responsabilidade dos acidentes será atribuída em função desta ausência de prioridade, os automobilistas são induzidos a conduzir com precaução.

No que toca a Inglaterra e País de Gales, a Secção 268(7) do *Transport Act 2000* (Her Majesty's Government, 2000) fornece regulamentação relativa a aspectos que as autoridades locais de tráfego devem considerar na decisão de atribuir a classificação de HZ a uma rua ou conjunto de ruas (as autoridades locais de tráfego são, de acordo com esta regulamentação, nomeadas como entidades responsáveis por atribuir a classificação de HZ). Este documento oferece também orientação para o processo de pedido de designação de uma rua como HZ, bem como indicadores aconselhados relativos a velocidade e usos presentes na rua. Reforça também o principal propósito deste formato de rua – *um local onde a totalidade do espaço deve estar disponível para diferentes utilizações: a velocidade dos*



veículos motorizados deve ser reduzida o suficiente, para assegurar à autoridade local de transportes que outras actividades permitidas podem ser desenvolvidas de uma forma segura por pessoas de todas as idades e capacidades (DTRL, 2006, p. 1).

A regulamentação existente salienta, mais uma vez, como elemento-chave para a criação de uma HZ, o envolvimento da comunidade e dos vários grupos de interesse. Enuncia mesmo requisitos mínimos para esse envolvimento<sup>23</sup>, nomeadamente, para a consulta formal, obrigatória no processo de designação de uma rua como HZ. Esta consulta deve incluir não apenas aqueles que serão beneficiados pelo projecto, como também aqueles que poderão ser afectados por ele de uma forma adversa.

A regulamentação refere a necessidade do estabelecimento de condições relativas aos *usos* (*use orders*) e às *velocidades* dos automóveis (*speed orders*) numa HZ. Como já se explicou anteriormente em relação à questão da velocidade, o estabelecimento destes valores máximos não corresponde a limites impostos ao utilizador da rua que, caso sejam infringidos, resultarão num desrespeito à lei. Estes valores são definidos como *bitola* para as configurações que se vão aplicar a determinada HZ. Isto é, no processo de classificação de uma rua como HZ, todo o desenho da HZ terá de assegurar que o valor máximo de velocidade estipulado não será excedido, pelas condições de circulação impostas ao condutor (nomeadamente, através de medidas de acalmia de tráfego), assim como que esse desenho permitirá que pelo menos as actividades definidas nos *use orders* sejam desenvolvidas.

A definição dos *usos* admitidos e respectivas limitações é aplicável unicamente a ruas classificadas como HZ. Esta definição permite que a rua seja utilizada para outros efeitos que não apenas a passagem. A definição dos *usos* admitidos não necessita de contemplar o movimento, ao longo de toda a rua, de utilizadores não motorizados, dado que este uso já está contemplado na lei (código da estrada). Para definir condições relativas aos restantes *usos*, a autoridade de tráfego necessita de descrever a área em que as condições são aplicadas, numa rua específica, e respectivos períodos do dia em que se verifica, enunciando os *usos* a permitir. Todas estas questões devem ser definidas em conjunto com a comunidade local, analisando as implicações de cada uso e as medidas necessárias para que se possa desenvolver em segurança (DTRL, 2006).

A lei não estabelece um limite fixo para os *speed orders*, mas aconselha que o valor nunca seja superior a 20mph (aproximadamente 32 km/h). Valores superiores a este não poderão ser aprovados pela autoridade local de tráfego, mas sim pela Secretaria de Estado. Ao estabelecer uma *condição* de velocidade para determinada zona (definida em colaboração com os residentes), no processo de atribuição de designação a uma HZ, a autoridade local de tráfego é obrigada informar que classes de veículos (automóveis, motociclos, velocípedes, etc.) estão abrangidos, descrever as medidas que serão tomadas para reduzir a velocidade dos veículos (não apenas a sinalização específica de HZ, mas também a inclusão de medidas físicas – acalmia de tráfego –, e de medidas não físicas – ex: campanhas publicitárias), e especificar o valor. Deve ser definido um valor que permita que as variadas actividades da rua se desenvolvam em segurança (DTRL, 2006).

A lei obriga a uma série de procedimentos que a autoridade local deve cumprir durante o processo de consulta formal e depois deste, nomeadamente a forma como deve ser feita essa consulta, o tratamento das objecções, as alterações eventuais à proposta, a designação oficial, a apresentação de mapas elucidativos da zona, e por fim, a aprovação da instalação do sinal oficial de HZ nas entradas e saídas da HZ.

Para o volume de tráfego numa HZ não existe também limite obrigatório, mas é recomendado que se adoptem medidas que garantam que este não seja superior a 100 veículos/hora no período de ponta da tarde (DTRL, 2006).

---

<sup>23</sup> Para informação detalhada, ver: HM Government, 2000.

Na Escócia a Secção 74 do *Transport (Scotland) Act 2001* (Her Majesty's Government, 2001) contempla, também, a figura das HZ. Concede, igualmente, a responsabilidade da atribuição da classificação como HZ às autoridades locais de tráfego. Estabelece alguns dos objectivos que este tipo de rua deve cumprir, e permite que os *Scottish Ministers* elaborem a sua própria regulamentação contendo as normas e/ou recomendações que as autoridades locais de tráfego devem seguir quando designam uma rua ou área como HZ.

## **Financiamento**

Existem várias fontes de financiamento possíveis para um projecto de HZ, tendo em conta o que se passou no Reino Unido. É de esperar que um projecto de HZ não recorra a uma só fonte de financiamento, mas a várias em simultâneo, que aplicam fundos a diferentes vertentes do projecto (DTLR, 2005a).

- Como já foi referido, inúmeros projectos de HZ no Reino Unido foram financiados através do fundo de £30 milhões lançado em 2001 (*Home Zone Challenge Fund*), ainda que estes projectos tenham apresentado níveis de custos muito diversos. Várias autoridades locais identificaram, contudo, fundos adicionais para os vários projectos (DTLR, 2005a). Diversas entidades têm estado envolvidas no financiamento de HZ, nomeadamente no que tocou aos projectos-piloto (para os quais não foi aplicado financiamento estatal).
- Em Inglaterra, vários projectos foram enquadrados no orçamento dos Planos de Transportes Locais (*Local Transport Plans*) (Biddulph, 2001). Um *Local Transport Plan* é um plano para cinco anos, produzido pela autoridade local de estradas, cujo objectivo é a coordenação das intervenções ao nível do sistema de transportes. Este tipo de planos cobre uma ampla gama de medidas relacionadas com a mobilidade pedonal, a mobilidade ciclável, o transporte público, e o planeamento e construção de sistemas rodoviários. O plano é aprovado pelo *Department for Transport, Local Government and the Regions* (DTLR), sendo atribuído, anualmente, um orçamento específico para as medidas preconizadas no plano, apesar de a atribuição desse financiamento não ser pormenorizada ao nível de projectos específicos.
- Na Escócia, alguns projectos de HZ são enquadrados no fundo para o transporte público (*Public Transport Fund*), que pode abranger variadas medidas relacionadas com os modos suaves e a segurança nas ruas (Biddulph, 2001).
- Alguns projectos podem ser integrados em programas ligados à regeneração urbana que possuam uma dimensão de requalificação ao nível do espaço público, ou do bairro como um todo. A oportunidade de aceder a este tipo de programas irá variar, de acordo com as circunstâncias específicas de cada projecto. Em 2001, alguns projectos de HZ no Reino Unido foram financiados pelo *Single Regeneration Budget* (a que já se fez referência em capítulo anterior). Outros programas especialmente orientados para a intervenção ao nível do bairro poderão contemplar a aplicação de fundos ao desenvolvimento de HZ, como o *New Deal for Communities*, o *Neighbourhood Renewal Fund*, o *Community Chests* ou o *Coalfield Regeneration Trusts* (Biddulph, 2001).
- Em determinadas circunstâncias, a lei em vigor, quer em Inglaterra e no País de Gales, quer na Escócia, contempla os chamados *planning obligation agreements*, que implicam determinadas obrigações, ao nível do planeamento da envolvente, por parte do promotor de um empreendimento novo. Por exemplo, se é construído um novo supermercado em determinada zona, a obrigação do financiamento de determinadas intervenções na

envolvente, pelo impacte causado pelo supermercado, pode contemplar a sua aplicação em medidas como as HZ, de forma que as ruas locais não sejam afectadas pelo tráfego que se dirige para o novo supermercado. Existe uma variedade de cenários semelhantes a este, em que este tipo de acordos pode constituir uma oportunidade, e para os quais as autoridades locais devem estar atentas (Biddulph, 2001). A maioria dos projectos incluídos no *Home Zone Challenge* envolveram intervenções em ruas já existentes (com excepção do projecto de Staiths South Bank, construído de raiz), mas vários desses projectos beneficiaram de nova construção em desenvolvimento na envolvente, através de contribuições directas dos promotores (DTLR, 2005a).

- Programas de carácter mais social poderão também financiar determinados elementos de uma HZ. Um exemplo britânico é o *Community Fund*, criado pela *National Lottery*, e cujo objectivo é apoiar projectos que ajudem grupos mais desfavorecidos em questões sociais, económicas, e associadas às comunidades. A regulamentação deste programa prevê a aprovação de qualquer tipo de projecto, desde que ele se aplique aos seus objectivos fundamentais. As HZ poderão ser, em parte, ser financiadas ao abrigo deste programa, na medida em que evidenciarem objectivos orientados para as questões da comunidade local e das suas actividades.
- Agências associadas à habitação podem constituir uma fonte importante de fundos para determinadas HZ, e ainda apoiar a procura de outras fontes de financiamento associadas à habitação social (no caso do Reino Unido, referem-se a *Housing Corporation*, a *Scottish Homes*, a *National Assembly for Wales* e o *Northern Ireland Housing Executive*) (Biddulph, 2001).
- Alguns elementos presentes nas HZ poderão, ainda, ser financiados pelos próprios residentes, não só por pessoas que reconheçam o valor da iniciativa e pretendam assumir alguns dos seus custos, como também por colectividades existentes que já tenham uma estrutura de recolha de fundos montada para o apoio a intervenções associadas ao bem da comunidade.

Segundo experiências no Reino Unido (Biddulph, 2001), poderão existir algumas dificuldades na obtenção de fundos para aspectos da HZ que vão para além do tratamento físico do espaço de circulação da rua. Elementos como os espaços verdes, o mobiliário urbano e as áreas lúdicas implicam custos muito superiores, a que se acrescem os importantes recursos necessários ao envolvimento da população residente. Estes são os factores que encarecem uma estratégia de HZ em relação à requalificação de uma rua tradicional. Este aspecto poderá não constituir um problema, por exemplo, quando o projecto é financiado por programas de regeneração urbana abrangentes, preocupados não só com a requalificação física, mas também com os benefícios ao nível social e económico.

Note-se que, antes da decisão de introdução de uma HZ, deve ser constituída uma base sólida para o seu financiamento, dado que este se destinará não só à construção da HZ, como também a importantes processos subsequentes, como a sua gestão e manutenção.

Tendo em conta os princípios de implementação enunciados, podem retirar-se algumas lições úteis do relatório sumário do *Department for Transport* (DTLR, 2005a):

- *É importante identificar as actividades existentes na zona. As Home Zones não se destinam apenas a alterações físicas, mas também a uma «engenharia social».*
- *Apesar de ser extremamente exigente, em termos de recursos, o envolvimento activo de uma comunidade claramente definida é vital para estabelecer consenso e crença no seio*

da comunidade, e absolutamente necessário para atingir o sucesso num projecto de Home Zone.

- *Aconselha-se a reservar um período extenso do processo para esse envolvimento, e incluir esta tarefa numa planificação realista.*
- *O envolvimento deve significar “participação” e não “consulta”.*
- *É importante não subvalorizar a dificuldade de envolver efectivamente os residentes em todas as fases do processo.*
- *Uma vez participantes nas decisões, os residentes vão esperar que estas sejam tomadas rapidamente.*
- *É importante identificar todas as preocupações locais no início. Aspectos que podem parecer irrelevantes para o objectivo fundamental da Home Zone podem revelar-se fundamentais para os residentes locais e necessitam de ser tidos em conta.*
- *Procura-se que uma única pessoa lidere e defenda o projecto desde o início até ao fim. Esta pessoa pode ter qualquer formação, mas, além da sua experiência profissional, deve ter uma capacidade ampla de compreensão e acolhimento dos problemas de uma comunidade.*
- *A continuidade é essencial. Os residentes podem ficar frustrados ou desanimados mediante constantes alterações na equipa profissional e no projecto.*
- *Aconselha-se a ter os residentes “a bordo” desde o início. Isto faz com que todo o projecto se torne mais efectivo e com um verdadeiro sentido de parceria.*
- *Independentemente do grau em que se desenvolver o processo de comunicação e participação, haverá sempre alguém a dizer que não conhece o projecto.*
- *As perspectivas dos residentes acerca do que uma Home Zone é ou não é capaz de alcançar devem ser cuidadosamente clarificadas.*
- *Aconselha-se a não sobre-elevar as expectativas da comunidade além do que pode ser realisticamente atingido.*
- *A falta de interesse no projecto por parte da comunidade é um indicador prematuro de que a implementação de uma estratégia deste tipo será difícil. Este deve ser um dos factores tidos em conta na selecção de zonas para aplicação da estratégia das Home Zones.*
- *Há que estar preparado para dificuldades. Por vezes as pessoas são resistentes à mudança e estão frequentemente preocupadas apenas com determinadas questões como o estacionamento e o acesso automóvel.*
- *Não é fácil chegar a um consenso no que toca a um plano de Home Zone para determinada zona ou rua, quando se está a lidar com um conjunto diverso de pessoas.*
- *As Home Zones são muito mais estratégias de regeneração urbana e construção de comunidades do que de engenharia de tráfego.*

Alguns conselhos, dirigidos a futuros promotores de HZ, podem ainda ser retirados de Biddulph (2001, pp. 25-29):

- *Ser honesto e transparente* (nomeadamente no que diz respeito à partilha de informação com os vários agentes, evitando agendas escondidas) para a construção de confiança no seio da comunidade local;
- *Ser creativo, mas realista;*
- *Dar feedback contínuo à população envolvida* (através de meios de comunicação variados, como newsletters, folhetos, ou mesmo a presença directa regular dos promotores do projecto);

- *Aprender a partir de experiências alheias* (através de visitas a projectos já concretizados – válido para os países que já implementaram a estratégia –, do contacto com pessoas que já tenham sido envolvidas em projectos de HZ, da consulta de documentação variada disponível, por exemplo, na internet);
- Manter o projecto “vivo” e com ritmo (designadamente, organizando reuniões regulares, criando uma sensação de progresso do projecto);
- *Usar o talento local* (identificando as capacidades das diferentes pessoas – algumas são mais aptas para liderar, outras para trabalhos artísticos, outras para elaborar folhetos, etc.).

#### 3.3.4. FASES DO PROJECTO DE UMA HOME ZONE

Apesar de cada projecto de HZ apresentar a sua abordagem própria, tendo em conta as circunstâncias específicas da zona, algumas das etapas são similares. Deste modo, no presente ponto descrevem-se sucintamente as etapas que normalmente estão compreendidas no projecto de uma HZ, enquadradas em fases:

##### Fase I

- **Iniciativa**

Como já foi referido, em alguns casos, no Reino Unido, as propostas de introdução e HZ nasceram da iniciativa de grupos de residentes, que encontraram na estratégia uma resposta aos seus problemas. Porém, a proposta pode ser introduzida por variadas entidades, tais como associações e organizações ligadas à área dos transportes (como é o casos da *Sustrans*, da *Joseph Rowntree Foundation*, da *Architecture Foundation*, entre outras entidades que promoveram a estratégia no Reino Unido), por empresas privadas, por agências ligadas à reabilitação, e ainda pela própria autoridade local. No sentido de dar uma maior consistência à proposta, aconselha-se, para esta fase, a consulta de documentação relacionada com o conceito, o conhecimento de projectos já implementados e a visita aos locais onde foram implementados (a organização de viagens a cidades onde estão instaladas HZ revelou-se extremamente positiva para entender como funciona o conceito na prática - Hamilton-Baillie, 2001).

- **Conquistar o apoio do poder local** (*Council* e autoridade local de tráfego)

A segunda tarefa prende-se com a apresentação da estratégia ao poder local (no caso de a iniciativa não ter partido daqui), visto que o seu apoio e aprovação serão essenciais, não só para a designação oficial da rua ou conjunto de ruas como *Home Zone* (responsabilidade da autoridade local de tráfego), como também para o acompanhamento de todo o processo de reconfiguração do espaço público, e, ainda, para possível financiamento.

- **Divulgar a iniciativa pelos residentes**

Antes de qualquer desenvolvimento, é muito importante garantir que a estratégia reflecte um apoio representativo por parte da população. Caso contrário, deverá ponderar-se seriamente o abandono deste tipo de medida. Este processo poderá ser feito através da divulgação de informação relativa às HZ (nomeadamente, a exibição de vídeos existentes acerca das experiências no Reino Unido e noutros países, que são uma forma mais directa e apelativa de o fazer), mas também através de meios de comunicação locais (rádio local, jornais, páginas de internet associadas a entidades locais, como associações, etc.), ou



mesmo do contacto porta a porta. Em alguns casos foram também organizados eventos de rua para dar a conhecer as potencialidades da estratégia (como o já referido célebre evento em Leeds).

## **Fase II**

- **Procurar investidores**

A disponibilidade de fundos para a realização do projecto é crucial para a sua viabilidade. Estes devem ser procurados em diversas fontes, tendo em conta as variadas hipóteses (já descritas no ponto 3.3.3 do presente capítulo).

- **Contratar consultores de desenho urbano**

A presença de uma equipa técnica especializada é essencial para o processo de consulta formal, bem como para dar a conhecer soluções variadas de tratamento da rua.

- **Efectuar um diagnóstico abrangente da zona**

Esta tarefa poderá envolver o levantamento de informações específicas da zona acerca de: tráfego (velocidades médias praticadas, volume de acidentes, procura de estacionamento e sua localização, volumes de tráfego na(s) rua(s) a intervir e nas ruas da envolvente, etc.); características paisagísticas (tipos de pavimentos, localização de áreas verdes, mobiliário urbano existente, etc.); infra-estruturas (gás, água, electricidade e comunicações); actividades (equipamentos como escolas e centros cívicos, comércio, serviços, caminhos pedonais que possam existir, importantes pontos de cruzamento, zonas de concentração de pessoas, etc.); características ambientais (orientação solar, fontes de cheiros e ruídos, etc.); e propriedade (levantamento do domínio – público ou privado – de cada espaço, e da responsabilidade de manutenção de vários elementos da rua).

- **Análise de opinião**

Esta fase deverá englobar o maior número de residentes da zona, e poderá assumir diferentes metodologias, tais como: inquéritos de opinião, recolha de fotografias registadas pelos residentes, de aspectos que consideram negativos no espaço público envolvente à sua casa, organizar reuniões abertas, etc.

- **Criação de grupos**

Uma das metodologias que alguns projectos têm adoptado é a formação de grupos para a discussão de temas específicos como o estacionamento, o tráfego de atravessamento, as crianças, etc. (DTRL, 2005a).

- **Apresentação de resultados**

A apresentação detalhada de um diagnóstico da zona para a qual se propõe a estratégia é essencial. Estes resultados devem ser apresentados não só à autoridade local, como também aos próprios residentes, através de reuniões públicas e exposições.

## **Fase III**

- **Desenho de uma proposta inicial**

Um desenho preliminar, tendo em conta o diagnóstico da zona, deverá ser elaborado por uma equipa de consultoria técnica, ou pelos próprios engenheiros/arquitectos pertencentes ao sector técnico da autoridade local. Esta proposta poderá contemplar uma vasta gama de opções globais, ou constituir um projecto geral já definido, mas com diferentes opções ao nível do detalhe.

- **Discussão e selecção da opção preferida**

Esta é uma fase que envolverá todos os agentes implicados, e deverá ser detalhadamente programada, podendo demorar algum tempo. As opções deverão ser exibidas e discutidas

localmente, de modo a chegar a uma solução que reúna consenso, tendo em conta, porém, os pontos críticos enunciados anteriormente.

- **Escolha de elementos a instalar**

O mobiliário urbano, designadamente, os equipamentos específicos de recreio, devem ser escolhidos de acordo com os desejos da maioria da população residente, num equilíbrio com a quantidade de fundos disponíveis para este efeito.

- **Simulações**

Antes da passagem para a construção, aconselha-se a promoção de eventos de rua em que se possam fazer simulações da futura configuração. Não só permite que a estratégia seja dada a conhecer a todas as pessoas em termos de *sensação* que transmite, mesmo àquelas pessoas que não se quiseram envolver, como também o ensaio de condições de tráfego (por exemplo, para os veículos de emergência) e da eficiência das medidas de acalmia de tráfego. Nos casos britânicos este tipo de iniciativas reflectiu-se, por exemplo, no fecho de ruas ao tráfego automóvel, pintando no pavimento o futuro *layout* da rua, e propondo às pessoas o estacionamento dos automóveis de acordo com a configuração futura. Em alguns casos, muitos dos residentes ficaram convencidos das potencialidades da estratégia apenas quando se promoveu este tipo de simulações (Biddulph, 2001).

- **Terminar a consulta formal**

É nesta fase que a autoridade local de tráfego termina os procedimentos obrigatórios ao processo de consulta formal, para classificação de uma rua como *Home Zone*.

#### Fase IV

- **Construção**

Durante o processo de construção de uma HZ, as expectativas dos residentes devem continuar a ser cuidadosamente geridas. À medida que o processo for avançando, ainda que algumas questões fundamentais demorem algum tempo a concluir, não só pela própria construção, mas também por processos formais a ele associados, devem ser introduzidas pequenas intervenções que vão motivando os residentes, fazendo-os experimentar alguns benefícios antecipadamente e oferecendo a impressão de que as coisas estão a acontecer, nomeadamente, a instalação de elementos de acalmia de tráfego e a construção de entradas na HZ. Caso seja contratada uma empresa privada para a construção, poderá ser útil envolver alguns residentes no processo de consulta e selecção. Isto permite que se crie uma ligação directa entre residentes e construtor, que permite aos residentes assegurar que as suas opções são consideradas. Em Nottingham (Reino Unido), por exemplo, o grupo de residentes exerceu pressão para que a empresa responsável pela construção recorresse a mão-de-obra composta por pessoas desempregadas (Biddulph, 2001).

A tarefa de instalação de zonas verdes deverá ser desenvolvida pela população local, eventualmente auxiliada por uma equipa especializada.

#### Fase V

- **Manutenção**

Os planos de manutenção e gestão da zona, depois da implementação da estratégia, variam de caso para caso, mas tipicamente os residentes são encorajados a ficar responsáveis pelas áreas verdes (Biddulph, 2001), por vezes através de acordos formais com a autoridade local, por vezes através de acordos informais, que são aconselhados, dado que sucedem da iniciativa espontânea dos residentes. Antes do desenvolvimento de um projecto de HZ não deve ser esquecida a canalização de fundos para a manutenção da

zona requalificada, caso contrário, todo o valor acrescentado do projecto poderá ser posto em causa.

- **Monitorização**

Um dos factores que determina o sucesso de uma HZ é o grau de utilização da rua. Deve ser desenvolvida pelo promotor do projecto ou pela autoridade local uma adequada monitorização, para determinar a eficiência da nova configuração. Esta monitorização deve contemplar a recolha de elementos como: a satisfação dos residentes com a globalidade do projecto e com elementos específicos, incluindo a percepção de segurança; a velocidade dos veículos motorizados; os níveis e a aceitação das novas configurações de estacionamento; o estado de manutenção dos vários elementos do espaço público; ou as condições de acessibilidade dos veículos de emergência ou de recolha de lixo. Caso seja necessário, perante os resultados da monitorização, alguns aspectos poderão ter de ser adaptados. Este processo deve ser garantido ao longo do tempo, com a participação activa dos residentes, para que a rua possa ser adaptada à medida que a população residente vai sofrendo alterações.

### 3.3.5. BENEFÍCIOS

Enunciam-se, de seguida, alguns dos benefícios que pode significar a criação de uma HZ. Note-se que o alcance destes benefícios varia de acordo com a qualidade do projecto em si, bem como das circunstâncias de aplicação. Note-se, ainda, que os benefícios detectados poderão ser variados, tendo em conta as perspectivas da população residente e o processo criativo que se desencadear durante o projecto da estratégia, em cada área específica.

#### **Redução da velocidade do tráfego automóvel**

O redesenho da rua, as medidas de acalmia de tráfego e a inclusão de mobiliário urbano e vegetação permitem que a velocidade do automóvel seja reduzida, e que novas actividades possam ser desenvolvidas no espaço público.

#### **Uso mais eficiente do espaço**

A criação de HZ não corresponde, somente, a criar ruas mais seguras, embora esse seja um dos benefícios da medida. O objectivo é gerar um equilíbrio entre a disponibilidade de espaço na rua para veículos e a provisão de espaço disponível para outros usos. Isto consegue-se através da construção de superfícies partilhadas, que permitem que as pessoas caminhem confortavelmente no centro da rua, e que, por exemplo, espaços de estacionamento não ocupados possam ser utilizados para outras actividades.

As próprias actividades a desenvolver nestes espaços, podem variar, de acordo com a hora do dia ou da semana, e esta utilização deve ser cuidadosamente programada, dentro dos possíveis, e tendo em conta a criatividade das pessoas na utilização do espaço público após a sua entrada em utilização. *No seio dos conflitos e das controvérsias dos potenciais utilizadores, o processo de desenho deve descobrir a melhor maneira de acomodar no espaço as diferentes necessidades por forma a construir o todo funcional, evitando o aparecimento prematuro de outros constrangimentos* (Alves, 2003, p. 223).

#### **Aumento do nível de contacto entre veículos e peões**

Na presença de um ambiente de rua diferente e com características muito particulares, e, em especial, no caso da existência de superfícies partilhadas, os actores que partilham o espaço da rua tendem a ajustar os seus comportamentos.

### **Proporcionar às crianças um espaço mais seguro para brincar, na envolvente das suas casas**

As crianças em, geral, respondem bem a medidas que lhes ofereçam o simples aumento de espaço, aderem às oportunidades que lhes são oferecidas com espontaneidade. Experiências no Reino Unido demonstram que as crianças mostram, em geral, grande adesão à dinâmica introduzida por uma HZ (Biddulph, 2001). As crianças representam, ainda, um dos elos fundamentais no que respeita à criação de comunidades locais, devido à sua simplicidade e à ausência de preconceitos nas relações que estabelecem. As crianças comunicam facilmente entre si, e podem passar muito tempo na rua, pois as suas actividades duram bastante tempo. Desta forma, o projecto de HZ deve conceder especial atenção às crianças presentes em cada zona.

### **Aumento da interacção entre residentes**

Casos reais no Reino Unido, bem como anteriormente, noutros países, evidenciam que, pelas melhorias introduzidas, as pessoas passam mais tempo na rua e comunicam mais entre si. Apesar de tudo, é normal que, em particular os adultos, pelo perfil contemporâneo das suas vidas, utilizem a rua apenas como local de passagem, com possível excepção para os dias de fim-de-semana. Entre adultos o tipo de interacção mais comum são os encontros espontâneos. As crianças constituem um bom veículo para a criação de interacções sociais entre adultos. Os idosos, por si só, assim que sentem algum grau de confiança, têm especial apetência para a comunicação com os vizinhos.

A interacção resulta também, em muitos casos, do facto de as pessoas se terem conhecido melhor durante o processo de planeamento da estratégia, ou de eventuais eventos de promoção da estratégia que se tenham organizado.

Na medida em que os chamados *laços fracos*, já referidos em capítulo anterior, podem ser extremamente importantes na criação de um sentido de *vizinhança*, as HZ podem permitir a formação de comunidades locais mais coesas, que reforçam a identidade e a atractividade do lugar.



Figura 43 – Residentes numa *Woonerf* em Delft (fonte: Biddulph, 2001)

### **Melhoria do aspecto da rua**

A atractividade da rua é um ponto-chave na estratégia das HZ, pois funciona como chamariz para as pessoas que não conhecem ou não estão muito abertas à estratégia, assim como cartão de visita para os que visitam a zona. Não é por acaso que, no início de alguns projectos de HZ, no processo de contacto e de sensibilização da população residente, sejam mostrados registos de imagem e de vídeo de casos de sucesso implementados noutras cidades ou países. Alguns dos casos pioneiros no Reino Unido, organizaram mesmo viagens de grupos de residentes a países que já tinham adoptado a estratégia.

A atractividade da zona de residência gera sentimentos de orgulho e de pertença à zona, reforçando a identidade de um local e, indirectamente, o sentido de vizinhança, pela partilha de um valor comum. Residentes de *Woonerven* na Holanda classificam como desejável ou muito desejável viver em zonas com um ambiente assim (Kraay, 1986).

### **Promoção de variedade no ambiente urbano de novos empreendimentos**

Variados empreendimentos recentes, construídos em geral nas periferias das cidades têm associada uma forte monotonia, pela construção em massa de habitação aliada a espaços públicos com qualidade medíocre. As HZ podem alterar esta trajectória, através da construção de ambientes originais e variados, com uma maior atenção conferida ao desenho do espaço público. Para melhor se tirar partido do espaço, as habitações devem ser dispostas de uma forma diversa, de modo a criar diferentes espaços com potencial, como pequenas praças, pátios, ruas curvas, etc. Assim, cada um que se deslocar ao longo da área, seja de automóvel, seja a pé, seja noutro modo de transporte, pode experimentar um ambiente rico e diverso.

Esta associação entre HZ e habitação pode permitir não só que as pessoas distingam o seu ambiente em torno da residência dos restantes presentes na zona (Biddulph, 2001), como também atrair, do ponto de vista imobiliário, mais pessoas a viver nestas zonas. O valor acrescentado que se obtém no mercado através de uma solução deste tipo, apesar de uma canalização de investimento para o espaço público, deverá ser ponderado pelo promotor.

Outros benefícios podem estar associados à introdução de HZ, tais como: a redução do crime/percepção da ameaça de crime, dado que a rua passa a ser um espaço mais frequentado; e, indirectamente, a influência na escolha modal, pela promoção de modos suaves, dado que a rua passa a ser mais atractiva e segura, e pela ligação que esta pode constituir ao sistema de transportes públicos.

Estes benefícios foram monitorizados e conseguidos em muitos dos projectos de *Home Zones* no Reino Unido, em diferentes graus, consoante o tipo de comunidade, a localização, a ambição do projecto, a geração de consensos, o financiamento, etc.

A experiência mostra, pelo menos em vários casos implementados no Reino Unido (ver: DTLR, 2005a), assim como anteriormente, em países como a Holanda (ver: Kwiatkowsky, 1985), que um novo conceito de rua é possível.

### **3.3.6. PONTOS CRÍTICOS**

As HZ constituem uma solução bastante abrangente de planeamento urbano da rua, permitindo ir de encontro à resolução de variados problemas. No entanto, há que ter em conta os problemas que as HZ, por si só, não podem resolver. A estratégia pode ser acompanhada de medidas paralelas, cujo objectivo seja solucionar outros problemas da rua, no entanto, as HZ não podem resolver tudo. O seu leque de objectivos é amplo, mas, ainda assim, limitado. Representa uma solução de compromisso, na medida em que, em muitos casos, são valorizados determinados aspectos que asseguram um aumento da qualidade de vida, em detrimento de outros. As questões que se referem de seguida não constituem propriamente *defeitos* da solução, mas sim alguns aspectos que se consideram críticos, por terem surgido no debate acerca da estratégia, ou terem sido suscitados pelo trabalho com os residentes, em casos práticos.

## **Problemas de tráfego**

As HZ devem ser vistas como apenas um elemento de uma ampla estratégia urbana de transportes, e deve ser alertado que, por si só, não reduzem o uso do automóvel. Como já foi referido, as HZ não pretendem constituir medidas de restrição ao automóvel, mas sim de alteração do seu comportamento na rua, para que nesta se possam desencadear novas funções. As HZ podem influenciar, porém, o desvio do tráfego, visto que as obrigações a que é sujeito o condutor em ruas com este formato fazem com que apenas penetrem neste tipo de ruas aqueles que querem mesmo deslocar-se de ou para pontos localizados especificamente nelas, podendo reduzir com expressão o tráfego de atravessamento. A introdução do formato de HZ a determinada rua ou conjunto de ruas não pode ser tratada como uma intervenção isolada, podendo implicar, desta forma, a revisão da circulação automóvel na envolvente.

## **Estacionamento**

O estacionamento representa, sem dúvida, um dos problemas mais tocados quando se discutem ou implementam HZ. O problema reside não só na existência de grupos, em todas as áreas urbanas, que favorecem a necessidade do automóvel em relação a qualquer medida de melhoria da rua, mas também no que toca ao desrespeito, pelos condutores, do espaço que têm disponível para estacionar, posteriormente à conclusão da HZ. Esta questão deve ser tratada de uma forma delicada e atenta, em cada circunstância específica, visto que pode *minar* toda a implementação de um projecto de HZ. Exemplos de HZ em Cardiff e Leicester, no Reino Unido, provaram como o aumento da pressão sobre o estacionamento nas HZ pode pôr em causa a estratégia, tendo resultado em pedidos de revisão dos projectos (Biddulph, 2001).

A criação de superfícies partilhadas pode virar-se contra os peões, constituindo uma tentação para o estacionamento desordenado. A selecção de pontos específicos e discretos, apesar de assinalados, para o estacionamento, bem como o reforço da fiscalização são medidas necessárias para assegurar que o nível de estacionamento projectado para determinada HZ é cumprido.

Esta questão foi particularmente valorizada, por exemplo, em projectos como os de Ealing e Lambeth (projectos-piloto de HZ em Londres), em que os participantes afirmaram que a criação de uma zona de estacionamento controlado é necessária para o sucesso da estratégia (Biddulph, 2001).

## **Medo de acidentes**

O receio de partilhar a mesma superfície que o automóvel, pelo medo de acidentes, pode permanecer mesmo depois da implementação de uma HZ. Isto acontece especialmente nas pessoas mais velhas, ou com dificuldades de mobilidade, que se sentem ainda totalmente confiantes.

Por outro lado, o medo de acidentes pode ser positivo quando existe da parte do condutor. As novas condições da rua podem aumentar o receio, por parte do automobilista, de encontrar de repente, por exemplo, uma criança, principalmente porque a visibilidade do condutor é afectada pelo aumento de vegetação na rua, e pela colocação de mobiliário urbano. Desta forma, a postura por parte de quem conduz veículos nestas ruas altera-se.

## **Reduções nos níveis de poluição sonora e atmosférica**

A redução da velocidade do tráfego não reduz necessariamente, o barulho dos automóveis, nem a emissão de gases poluentes. Estas reduções podem vir a verificar-se, porém, na rua em que é feita a

intervenção, pelo desvio do tráfego automóvel para outras ruas da envolvente, ou pelo encorajamento dos próprios residentes a deslocarem-se mais a pé para as zonas envolventes.

### **Serviços**

Algumas queixas verificam-se, por vezes, pelas empresas que efectuem entregas de encomendas, correio rápido, etc., pois não agrada a este tipo de serviços a velocidade baixa de circulação nestas áreas, pelas perdas de tempo que podem introduzir.

### **Invisuais e pessoas com mobilidade reduzida**

Ao mesmo tempo que se eliminam obstáculos, se criam superfícies partilhadas e se estabelece igual prioridade aos que circulam na rua, as dificuldades para estas pessoas podem aumentar, visto que apreenderam uma forma de se movimentarem na rua, que agora tem de ser revista. Para responder a esta dificuldade, já existe documentação específica acerca da matéria (ver: *Designing for Disabled People in Home Zones* – JMU Access Partnership, 2007).

## **3.4. CENÁRIO ACTUAL**

Para além dos projectos-piloto que no ponto seguinte se descrevem, um grande número de projectos de HZ surgiu, desde que foi publicada legislação que enquadra este novo formato de rua. No entanto, não existe ainda, praticamente, documentação e investigação em torno destes novos esquemas, pelo que se torna difícil avaliar se a estratégia continua a ser bem sucedida e a crescer no Reino Unido. Apesar disso, é possível averiguar alguns dos motivos pelos quais a discussão e a promoção em torno da estratégia das HZ tem atenuado, especialmente nos últimos quatro anos. Estes são motivos aos quais é preciso estar atento, pois podem constituir factores de esmorecimento de uma estratégia considerada, por muitos, como dinamizadora das comunidades locais e potenciadora de uma maior qualidade de vida nas zonas residenciais.

- Um dos principais motivos de desaceleração prende-se com o padrão de custos das intervenções deste tipo: o desenvolvimento de uma estratégia ampla, que não pretende somente introduzir incrementos ao nível do desenho urbano e da acalmia de tráfego em determinadas ruas, mas sim envolver os diversos agentes que se relacionam com cada zona, em todas as fases do projecto, é um processo não só moroso, como também dispendioso. Apesar disso, a grande disparidade nos custos finais por ml de cada um dos projectos implementados (que será concretizada em exemplos reais, no ponto seguinte) revela como podem ser consideradas abordagens muito diferentes pelas várias autoridades locais. É importante que se avalie detalhadamente cada um dos casos, entendendo quais os factores, e respectiva importância, que implicaram um maior volume de custos.
- Outra das questões relevantes relacionadas com o financiamento é o apoio por parte do Estado: desde o grande fundo de 2001, não foi concedido financiamento adicional por parte do governo, o que desacelerou o aparecimento de novos projectos; este financiamento é vital nos primeiros tempos, porém, na conjuntura económica actual esta não foi considerada uma prioridade. O papel do sector privado poderá determinar o destino das *Home Zones*.

- Existe uma necessidade de redução das barreiras burocráticas para a atribuição da designação de *Home Zone* a uma rua ou conjunto de ruas. Segundo Biddulph (2008), os complexos processos de designação e aprovação de determinados projectos pelo *Department for Transport*, levaram alguns promotores a desistirem da aplicação da designação formal e do sinal oficial das HZ, fazendo com que vários projectos de ruas com superfícies partilhadas e os mesmos níveis de qualidade ao nível do desenho urbano tenham emergido, sem o enquadramento legal e oficial da estratégia, o que lhes pode trazer problemas, por exemplo, no que toca à responsabilidade nos acidentes que ocorram nessas zonas.
- Alguma dificuldade no desenvolvimento de HZ tem sido atribuída, também, às negociações com os departamentos locais de estradas que se encontram descontentes com a estratégia, assim como outras autoridades locais (Biddulph, 2008). Segundo este autor, apesar de a estratégia ser apoiada e incentivada a nível nacional pelo governo central, quer pela produção de guias de apoio à implementação, quer pelo próprio financiamento, ao nível local nem sempre isto acontece. A este nível existe, ainda, alguma reserva e falta de aceitação. A consequência é os promotores da estratégia acabarem por adoptar opções mais tradicionais do desenho de ruas, e menos radicais, como se observou em determinados projectos de HZ, de forma a assegurar que os projectos sejam aprovados rapidamente ao nível local, pelo processo de planeamento normal (Biddulph, 2008).
- Tal como foi descrito, por Mike Biddulph, um académico que se tem vindo a dedicar ao estudo desta iniciativa, à autora desta dissertação (através de correio electrónico), as HZ são vistas, em alguns casos, como um conjunto de intervenções no espaço público numa rua, e não como um projecto integrado de melhoria da qualidade de vida em determinada zona. Um dos exemplos positivos que Biddulph refere é o de Staiths South Bank, em Fairs. Este projecto, desenvolvido de raiz em 2002, é, provavelmente, segundo o autor, um dos projectos de HZ mais discutidos no Reino Unido. Tendo sido desenvolvido numa zona onde o mercado imobiliário apresentava algumas dificuldades, e desenhado por uma parceria (Ian Darby Partnership), o projecto incluiu não só a construção de habitação, como também de uma série de pátios partilhados, ruas com superfícies partilhadas, vegetação e equipamentos de recreação para crianças distribuídos pelo espaço público de uma forma criativa, representando, segundo Biddulph, um tipo de intervenção nunca antes desenvolvido pelo sector privado no Reino Unido. As suas características *family-friendly* ajudaram fortemente nas vendas, e o projecto revela assumidamente um compromisso no investimento no domínio público (Biddulph, 2008).<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Para mais informações acerca do projecto de Staiths South Bank, ver: [www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank](http://www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank).





Figura 44 – Alguns exemplos do aspecto do espaço público em Staiths South Bank  
(fonte: [www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank](http://www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank))

Apesar de tudo, vários avanços foram dados, nos últimos anos, no que respeita à criação de ruas mais amigáveis e mais aptas à fruição em áreas residenciais, graças às HZ. As revisões efectuadas ao código da estrada, presentes no novo *Manual for Streets* (DTLR, 2007), introduziram profundas alterações na forma de abordar o desenho urbano, que encorajam a que o espaço da rua seja considerado não apenas um espaço para o tráfego, mas um espaço social. As superfícies partilhadas são hoje reconhecidas na lei com um tipo de via, e o sinal de trânsito oficial que indica as HZ foi adoptado. Apesar de muitos dos projectos não terem (talvez ainda) sido completos, permitiram às autoridades locais ao longo do Reino Unido um maior conhecimento e entendimento da estratégia, em que se incluem medidas de acalmia de tráfego e de desenho urbano um tanto ou quanto radicais, nomeadamente a noção de que, numa rua com superfície partilhada, não é conferida prioridade específica a veículos motorizados ou a peões. Isto implica um processo lento de aceitação e adaptação por parte dos departamentos de vias de comunicação locais. Adicionalmente, foi também, de um modo geral, compreendido, que uma estratégia deste tipo aplicada a áreas de residência pré-existent implica um forte e extenso envolvimento da comunidade local, e o desenvolvimento de capacidades específicas, quer das autoridades locais, quer de outros agentes, para promover e acompanhar este tipo de trabalho, que vai muito para além do usual trabalho dos engenheiros de vias de comunicação. Assim, e segundo defende Biddulph, as *Home Zones* devem desenvolver-se recorrendo a uma estrutura multidisciplinar de cooperação profissional (Biddulph, 2008).

Em alguns países da Europa em que este formato de rua é utilizado há décadas, o conceito está perfeitamente interiorizado e previsto na lei. As pessoas conhecem as suas implicações e a forma como podem ser aproveitadas. No Reino Unido algumas pessoas começam a ficar sensibilizadas para o conceito, mas uma grande parte ainda desconhece o que é uma HZ. No caso português o panorama é ainda mais vazio. A maioria das pessoas não conhece outro tipo de ruas a não ser as que têm uma via para tráfego automóvel e passeios para os peões, à excepção das ruas pedonais, que estão muito associadas aos centros históricos das cidades portuguesas.

Desta forma, se as HZ forem uma opção, esta deve ser cuidadosamente promovida, explicada, com uma base forte de conhecimento das vantagens e limitações da estratégia, e uma forte vontade de a levar por diante, caso se entenda que pode fazer sentido em determinada zona. No caso do Reino Unido, isto significa que o governo central tem de voltar a demonstrar o apoio e entusiasmo que demonstrou em 2001, continuando o financiamento, ao mesmo tempo que vai promovendo a elaboração de bases sólidas de avaliação de casos reais, que permitam tirar lições para casos futuros. Quanto às autoridades locais, estas têm um papel fundamental, nomeando pessoas dedicadas a promover e a desenvolver projectos de HZ, e, ao mesmo tempo, possuindo informação disponível para os grupos de residentes que estejam interessados em desenvolver a estratégia, como, de resto, já aconteceu no passado.

Dado que um dos problemas deste tipo de intervenções é o seu elevado custo, algumas entidades têm vindo a criar abordagens alternativas à estratégia das HZ. Com esta preocupação, a Sustrans, por exemplo, que já foi referida, e que esteve envolvida, até, em projectos oficiais de HZ, em particular o seu departamento de *Liveable Neighbourhoods*, tem vindo a desenvolver um novo projecto, as *DIY Streets* (Sustrans, 2009), cujo slogan é, traduzido para português, *Criar espaços amigáveis de uma forma sustentável*. Numa perspectiva de incerteza em relação a um novo financiamento estatal das HZ, o objectivo do projecto é obter alguns dos benefícios que a Sustrans considera que se atingem com as HZ, incentivando melhoramentos nas ruas como medidas simples de acalmia de tráfego, instalação de vegetação, arte pública, entre outros, sem o compromisso formal e legal de se cumprirem determinadas condições para que sejam designadas de *Home Zones*. A ideia é envolver os cidadãos na tentativa de obter soluções *low cost* para melhorar o ambiente da rua, tornando-a mais segura e mais atractiva, através de intervenções e materiais simples que consigam ser simultaneamente duráveis. Financiada pela Fundação Esmée Fairbairn e por algumas autoridades locais, o projecto iniciou-se em 2007, com 11 comunidades-piloto, e com a intenção de vir a atingir a escala nacional (Sustrans, sem data). De acordo com Malcolm Shepherd<sup>25</sup>, director executivo da Sustrans, com as *DIY Streets*, está a testar-se se é possível gerar o melhor se pode retirar das HZ – comunidades robustas e medidas de acalmia de tráfego inovadoras – de uma forma menos dispendiosa. Infelizmente, segundo Biddulph, há um sentimento de que as *DIY Streets* poderão debilitar o progresso feito através da introdução das HZ, ficando aquém de concretizar a visão abrangente da estratégia (Biddulph, 2008). Outras iniciativas têm vindo a ser desenvolvidas por esta organização, de que é exemplo a *Streets for Living*.<sup>26</sup>

Por outro lado, é importante que se altere o paradigma, e que as autoridades que promovem ou compram projectos como as HZ entendam que eles não constituem meramente intervenções de ordem física. Podem e devem, após a intervenção, exigir resultados visíveis em relação ao valor acrescentado que se cria para além da requalificação física, nomeadamente em relação à constituição de comunidades urbanas, à dinamização da zona, ao aumento da segurança, à redução de acidentes e, especialmente, a indicadores que consigam medir, de alguma forma, a variação na qualidade de vida das pessoas que residem nas zonas tratadas. Segundo Biddulph (2001), o caso holandês provou que, pela alteração do uso e da aparência da rua, as pessoas encontraram formas de reconstruir as suas comunidades. AS HZ não acalmam simplesmente o tráfego, mas têm o potencial para aumentar o sentimento de *vizinhança*, reduzir o crime pela vigilância passiva por uma maior presença de pessoas na rua, e ajudar na regeneração de zonas urbanas que perderam o dinamismo (Biddulph, 2001).

No que toca à criação de HZ em projectos construídos de raiz, sugere-se, por exemplo, que seja concedido um incentivo aos promotores imobiliários que optarem por essa solução, apontando-se esta ideia como uma forma de fazer com que a estratégia se difunda pelo território britânico. Biddulph atenta, porém, para uma preocupação: no contexto do mercado britânico de habitação, nas áreas em que há uma forte procura mas uma oferta relativa de solo, qualidades urbanas como as que são conferidas pelas HZ não são necessárias para que as propriedades se vendam, enquanto que, em áreas mais desfavorecidas, os custos adicionais próprios de uma estratégia desse tipo, que afectarem minimamente os valores de venda das propriedades, irão repelir os potenciais compradores (Biddulph, 2008).

Segundo Biddulph (2008), podemos concluir que pode existir um vasto espectro de iniciativas e abordagens que procuram melhorar a qualidade de vida no espaço público, no entanto, a estratégia de

<sup>25</sup> [www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

<sup>26</sup> *idem*

HZ deve ser vista como a abordagem mais abrangente. A própria Sustrans (2009) assume que os vários projectos de HZ desenvolvidos no Reino Unido foram bem sucedidos, e constituem a prova de como é possível fazer com que se possa viver mais a rua (*how streets can be made more liveable* – Sustrans, 2009).

### 3.5. AVALIAÇÃO SINTÉTICA DE ALGUNS EXEMPLOS

Depois do estudo de todas as considerações técnicas e teóricas, baseado em guias existentes acerca da matéria, importa analisar alguns casos específicos em que esta foi aplicada, de forma a melhor se entender as possíveis circunstâncias de aplicação da estratégia, os benefícios e pontos críticos que efectivamente se verificaram. Esta síntese de avaliação centrar-se-á, principalmente, nos projectos-piloto desenvolvidos no Reino Unido, em especial, em Inglaterra e País de Gales (cuja localização foi referida no ponto 3.2), visto que são os casos para os quais existe uma avaliação publicada.

#### Contexto

Apesar de os locais escolhidos para a aplicação dos projectos-piloto de HZ serem bastante diferentes uns dos outros, quer em escala, quer em tipo, nenhum apresentava volumes de tráfego particularmente elevados e a maioria revelava baixos níveis de acidentes. As HZ não representam projectos principalmente focados na segurança rodoviária, mas sim no aumento da qualidade de vida (Webster *et al*, 2006).

#### Processo de planeamento e implementação

Algumas lições puderam ser retiradas em relação às metodologias adoptadas nos projectos-piloto de HZ (Transport 2000 e Sustrans, sem data):

- Embora a nomeação de um mediador independente seja útil, dado que possui a habilidade de envolver a comunidade local e quebrar a desconfiança, em alguns casos (ex: Morice Town, em Plymouth) obtiveram-se os mesmos níveis de participação pública através de um grupo consultivo semi-autónomo da autoridade local; em casos como Cavel Way (Sittingbourne) e Northmoor (Manchester), este papel foi igualmente desempenhado por agências locais de habitação já existentes na zona, e que já possuíam alguma experiência a lidar com comunidades multiculturais e grupos de jovens (Cavel Way apresentava problemas relativos a comportamentos de vandalismo, e Northmoor apresentava uma composição social muito variada em termos culturais);
- A utilização de diferentes métodos de participação, adequados aos diferentes sectores da população provou-se eficaz; esta adaptação foi desenvolvida a pensar nas pessoas que, em geral, não podem participar nas reuniões de trabalho, tais como mães com filhos pequenos; em Northmoor, por exemplo, foi criado um grupo de trabalho com as pessoas mais jovens;
- Os projectos de HZ que experimentaram as maiores dificuldades foram aqueles que não tiveram um coordenador de projecto ligado à autoridade local desde o início do projecto; os projectos de Five Roads (Ealing) e de Holmewood (Lambeth) perderam, em algumas fases, o entusiasmo, e revelaram dificuldades na comunicação entre a comunidade e a autoridade, devido a alterações regulares nos cargos de coordenação; o *Nottigham City Council*, por exemplo, nomeou uma equipa que estivesse a par do projecto, e que pudesse

salvaguardar as dificuldades inerentes à rotação de pessoas; no entanto, casos como os de Northmoor (Manchester), Morice Town (Plymouth) e Cavel Way (Sittingbourne) revelaram os benefícios da presença do mesmo coordenador ao longo de todas as fases do projecto;

- O processo de implementação de uma HZ pode ser orientado pela população local nos casos em que existe uma forte associação de residentes, mas este é um trabalho bastante difícil quando não existe um mediador ou um coordenador de projecto ligado à autoridade local; o caso de Five Roads (Ealing), apesar do desafio que constitui uma estrutura deste tipo é um exemplo de sucesso, devido à forte determinação presente no grupo de residentes que liderou o projecto;
- Na ausência de grupos de residentes activos ou outras colectividades, ou se existe apatia numa parte da comunidade local, a mediação e acompanhamento do projecto por uma entidade independente é um requisito fundamental; a solução de contratar esta entidade por parte da autoridade local pode revelar-se positiva, se a entidade contratada possuir a capacidade de lidar com dinâmicas negativas e destrutivas no seio da população local, que podem constituir obstáculos reais para o projecto;
- Trabalhar exclusivamente com um sector da população residente, por este revelar maior adesão à estratégia não é política aconselhável, dado que, não só resulta num processo moroso e com muitos obstáculos, como também põe em causa a verdadeira natureza das HZ;
- Vários projectos-piloto beneficiaram da organização de visitas a HZ já implementadas na Holanda; os projectos desenvolvidos mais tarde, financiados pelo *Home Zone Challenge Fund* beneficiam da possibilidade de visitar as áreas em que foram desenvolvidos os projectos-piloto, podendo discutir com os residentes os seus efeitos;
- A maior preocupação revelada pelos residentes prende-se, na maioria dos casos, com a questão do estacionamento; as intenções dos residentes são, normalmente, de poder estacionar o automóvel o mais perto possível de sua casa, e de evitar o estacionamento na rua por parte de não residentes; a criação de zonas de estacionamento controlado pode responder aos problemas de estacionamento, e deverá ser discutida numa fase preliminar do projecto, tendo em conta os custos envolvidos e as implicações de desenho urbano; por exemplo, algumas empresas de estacionamento insistem na pintura de linhas amarelas neste tipo de zonas, que podem corromper qualquer projecto de HZ;
- Alguns projectos-piloto revelaram problemas relacionados com as infra-estruturas enterradas se serviços como as telecomunicações; aconselha-se por isso, o envolvimento desde cedo das empresas fornecedoras de serviços que envolvam este tipo de infra-estrutura, para que todas as implicações entre estas e o novo desenho urbano sejam ponderadas e resolvidas.

## Resultados

### ▪ Adesão dos residentes

Nos projectos-piloto verificou-se, de um modo geral, um apoio substancial por parte dos residentes. Os resultados do inquérito de avaliação realizado pelo *Transport Research Laboratory* (Webster *et al*, 2006) revelam que, em média, cerca de dois terços da população adulta considera que a estratégia foi positiva para a sua área de residência. A percentagem menor (38%) registou-se em Cavel Way (Sittingbourne), e a maior (76%) em Morice Town (Plymouth) (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte na aparência do espaço público**

Cerca de três quartos dos adultos residentes afirmou que a aparência das ruas ficou mais atractiva. Os principais aspectos mencionados são a plantação de arbustos, flores e árvores (52%), a pavimentação da rua (19%), o desenho da rua (6%) e o maior cuidado com a limpeza (5%). O aumento da qualidade visual da zona envolvente à residência representa um dos principais factores que justifica a popularidade das HZ nas comunidades locais (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte na disponibilização de espaço de estacionamento**

Nos casos de Northmoor (Manchester), Morice Town (Plymouth), Five Roads (Ealing), The Methleys (Leeds) e Magor Village, havia, após a introdução das HZ, um claro sentimento de que o problema do estacionamento não foi resolvido, e que seriam necessários controlos ou restrições adicionais. Alguns residentes afirmaram mesmo que a estratégia acentuou os problemas de estacionamento. As autoridades locais estão sensibilizadas para esta questão, tendo sido desenvolvido, por exemplo, em Manchester, um estudo abrangente relacionado com o estacionamento na área, de forma a encontrar soluções para os problemas (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte nas velocidades de tráfego**

Verificou-se uma redução global da velocidade dos veículos motorizados nas HZ introduzidas. Em muitos casos a variação não foi significativa, dado que as velocidades praticadas já eram relativamente baixas. A maior redução da velocidade média (8 mph  $\approx$  13 km/h) registou-se em Cavel Way (Sittinbourne), e a menor (2 mph  $\approx$  3 km/h) em Magor Village. A percentagem média de veículos a exceder as 20 mph ( $\approx$  32 km/h) reduziu de 42% para 12%. A maior redução observou-se em Morice Town (Plymouth), de 56% para 10%. Dado que todos os projectos-piloto corresponderam a intervenções de reabilitação de ruas já existentes, o facto de se terem de cumprir determinadas características de desenho urbano existentes pode ter limitado as oportunidades para uma maior redução das velocidades (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte nos volumes de tráfego**

O volume médio de tráfego automóvel foi reduzido em todos os projectos-piloto, excepto no caso de Cavel Way (Sittinbourne), em que não se registou alteração, visto que a zona de intervenção correspondia a um *cul-de-sac*. A redução média foi de cerca de 25%.

Em geral as áreas de intervenção registavam volumes de tráfego inferiores ao valor aconselhado para a viabilidade de aplicação da estratégia ( $\approx$  100 veículos/hora no período de ponta da tarde), excepto nalguns casos em que estes eram ligeiramente superiores, como ruas em Leeds e em Nottingham, que registavam, respectivamente, 130 e 115 veículos/hora. É importante referir que a maioria das áreas já apresentava volumes de tráfego reduzidos na maior parte das ruas, antes da intervenção. Alguns projectos envolveram o encerramento de ruas ao trânsito automóvel (ex: Five Roads, Ealing), e outros a conversão de ruas com dois sentidos de circulação em ruas de um só sentido (ex: Magor Village) (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte no comportamento dos condutores de automóvel e na percepção de segurança**

38% das pessoas inquiridas na avaliação dos projectos-piloto de HZ consideraram que os automobilistas se revelaram mais cuidadosos com as crianças na rua após a introdução da estratégia (mais de 50%, nos casos de Morice Town – Plymouth e Five Roads – Ealing), enquanto 8% os consideraram menos cuidadosos (em Magor Village, especialmente). Cerca de 53% considerou que não existiu alteração neste aspecto com a introdução das

HZ. Cerca de 74% das pessoas considerou que as HZ permitiram a criação de um ambiente *seguro* ou  *muito seguro* para andar a pé ou de bicicleta. A percentagem de 20% que considerou *não ser muito seguro* ou *não ser nada seguro* atribui responsabilidades à existência de demasiados automóveis estacionados, à velocidade ainda elevada dos veículos, ou a volumes de tráfego elevados. Antes da introdução das HZ, nestas zonas a circulação de peões e de veículos era feita separadamente. Depois da intervenção, a maioria das pessoas considera que ambos podem coexistir de uma forma segura no mesmo espaço (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte nas actividades dos adultos no espaço público**

44% dos residentes nas zonas dos projectos-piloto consideraram que a actividade de andar a pé se tornou mais agradável após a intervenção. A introdução de HZ não se pode considerar uma medida que aumente consideravelmente as viagens feitas de bicicleta, visto que a intervenção é circunscrita a uma área limitada. De qualquer forma, 10% das pessoas que possuem bicicleta afirma utilizar mais este modo depois da intervenção. 80% das pessoas pertencentes a este grupo não registou qualquer alteração de comportamento a este nível, pois já utilizava habitualmente a bicicleta como meio de transporte. Verificou-se, em geral, um ligeiro aumento do número e tipo de actividades desencadeadas no espaço público, tais como conversar (aumento de 31%), jardinar (22%), e ver as crianças a brincar (14%). Os casos de Northmoor (Manchester), Morice Town (Plymouth) e Five Roads (Ealing) registaram aumentos significativos a este nível, sendo que 20% das pessoas afirmaram passar mais tempo na rua (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte das actividades das crianças no espaço público**

Após a introdução das HZ, cerca de 44% das pessoas inquiridas na avaliação posterior consideraram que as crianças devem brincar na rua, e que estão em segurança. Porém, 36% continua a revelar insegurança em relação à presença do automóvel na rua, afirmando que as crianças devem brincar em espaços especificamente destinados a esta actividade (parques) (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte nos níveis de acidentes**

Os acidentes não constituíam um problema especialmente relevante em qualquer uma das zonas em que foram desenvolvidos os projectos-piloto. Nas sete áreas em que a monitorização estava completa até 2006, verificou-se um total de 19 acidentes durante os 5 anos seguintes à introdução das HZ, o que equivale a um valor médio residual de 0.54 acidentes por zona, por ano. Ter-se-á de esperar por uma análise posterior, feita após um período de tempo maior a partir da introdução da HZ, para entender se estas reflectem ou não um efeito neste indicador (Webster *et al*, 2006).

- **Impacte na poluição sonora e atmosférica**

No caso de The Metlheys (Leeds), cerca de dois terços da população residente na HZ considerou que os níveis de ruído e de poluição não se alteraram desde a introdução da estratégia. Em Five Roads (Ealing), este impacte aparenta ser superior, sendo que cerca de  $\frac{3}{4}$  da população inquirida considerou que os níveis de ruído e de poluição do ar diminuíram, e apenas um quarto considerou não existir diferença em relação à situação anterior à HZ. Esta redução é explicada pelo facto de uma das ruas ter sido convertida em rua pedonal, causando o desvio do tráfego (Webster *et al*, 2006). Com efeito, como já tinha sido referido em ponto anterior do presente capítulo, as HZ não reflectem efeitos consideráveis no que toca à poluição, dado que, na maioria dos casos, o tráfego automóvel não é restringido, mas simplesmente reduzida a sua velocidade. A redução dos

níveis de poluição atmosférica e sonora pode apenas estar associada ao desvio de tráfego para ruas envolventes às que foram convertidas em HZ (Webster *et al*, 2006).

- **Receio de crime**

Aproximadamente todas as pessoas inquiridas na avaliação dos projectos-piloto consideraram que o receio de crime, após a intervenção, reduziu ou se manteve igual (Webster *et al*, 2006). Em Northmoor (Manchester) por exemplo, o crime não era somente receado, mas um problema real. Depois da intervenção, revelou uma redução de 37% para 24% das pessoas que afirmam ter sido vítimas de crime. Esta redução foi superior no caso de Plymouth (40% para 21%).

- **Custo das intervenções**

O custo dos projectos-piloto variou entre £145.000, para o caso de Cavel Way (Sittingbourne), e £2.300.000, em Morice Town (Plymouth) (Webster *et al*, 2006), o que demonstra uma diferença extremamente acentuada, apesar da diferença de escala dos projectos.

Visto que, ao nível do custo das intervenções, já existe alguma informação documentada para projectos posteriores aos projectos-piloto (incluídos no *Home Zones Challenge Fund*) (Biddulph, 2008), esta pode também ser analisada. Um indicador pode ser razoavelmente comparável – o custo das intervenções por metro linear. Apesar de se poder alegar que os casos são bastante diversos, contendo diferentes configurações de ruas, populações de residentes com diferentes níveis de abertura, provavelmente implicações burocráticas diferentes, a comparação deste indicador pode permitir tirar conclusões relevantes acerca da viabilidade da estratégia (note-se que, segundo Biddulph, a largura das ruas que foram alvo de intervenção era aproximadamente igual – Biddulph, 2008).

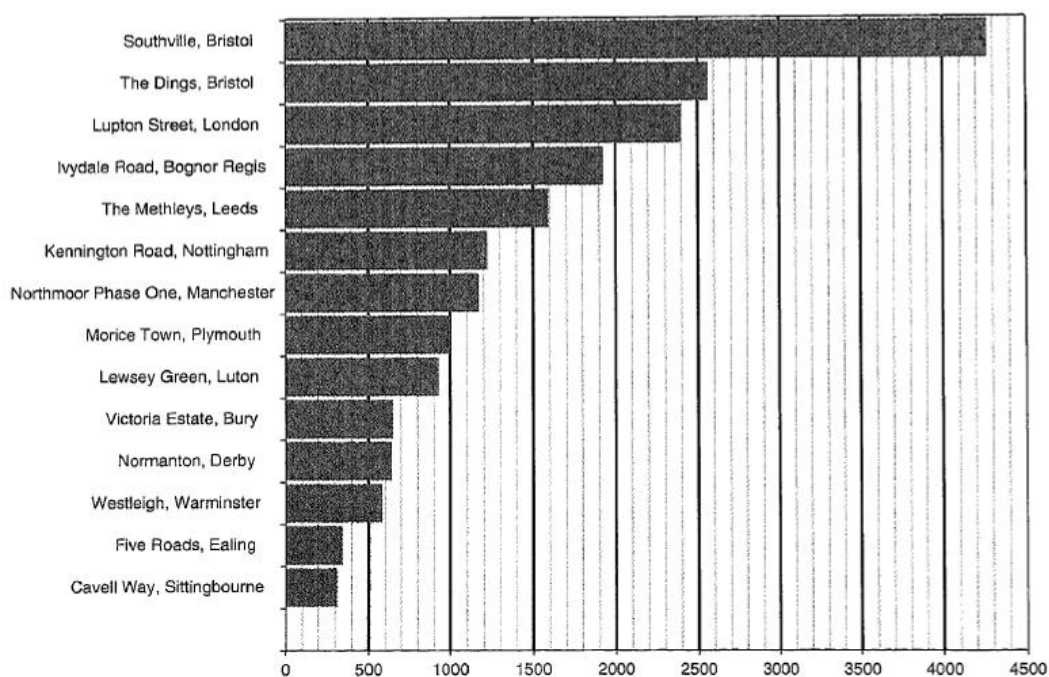


Figura 45 – Custo das intervenções por ml em 14 casos de *Home Zones* inseridas no *Home Zone Challenge Fund* (£/m) (fonte: Biddulph, 2008)

A figura acima apresenta a comparação do custo do projecto, incluindo consulta, desenho e construção, para 14 casos de HZ inseridas no *Home Zone Challenge Fund*. Como se pode ver, os custos variam desde 300£/m (Cavell Way, Sittinngbourne – fase 2) até 4250£/m (Southville, Bristol), o que constitui uma diferença muito significativa. Projectos como os de Morice Town (Plymouth) /fase 2 e Northmoor (Manchester) /fase 2, projectos considerados bastante populares e abrangentes (Biddulph, 2008), apresentam um custo por ml da ordem das 1000£. Esta forte variação entre intervenções revela como não existiu, aquando da aplicação do fundo, uma orientação por parte do governo acerca de um modelo de custos, que criasse uma padronização. Segundo Biddulph (2008), 1000£/m pode ser considerado um valor razoável; de acordo com o autor, os casos que apresentam o custo mais reduzido provavelmente constituíram intervenções pobres, em que se consideraram meras medidas de acalmia de tráfego, em vez de uma abordagem integral do conceito de HZ.

Por fim, e visto que a avaliação anteriormente apresentada focou-se, principalmente, em dados gerais dos efeitos revelados na totalidade dos projectos-piloto de HZ, podem descrever-se alguns efeitos em casos específicos.

Em Northmoor, Manchester (fase 2) as ruas têm melhor aspecto, os residentes têm uma atitude de maior responsabilidade com o ambiente, há evidências de um aumento das actividades comunitárias, tais como o *clube de jardinagem*, houve uma clara redução de comportamentos anti-sociais, investidores imobiliários estão a interessar-se pela zona, há poucas propriedades vazias, os preços da habitação subiram fortemente (DTLR, 2005a).

Em Morice Town, Plymouth (fase 2), três quartos da população adulta residente afirma que as ruas têm melhor aspecto, aproximadamente um quarto passa mais tempo na rua, ocorreu uma queda visível na velocidade de circulação dos automóveis, observou-se uma redução do medo de deixar as crianças brincar na rua, há alguma evidência de que os preços da habitação subiram (ligeiramente mais rápido para as casas situadas na área requalificada, em comparação com as casas das ruas envolventes), e estatísticas oficiais demonstram que o número de crimes na área da intervenção reduziu em 90% de 2001-2002 para 2004-2005 (DTLR, 2005a).

Em Lupton Street, Camden, Londres, 15% dos residentes afirma andar mais a pé e de bicicleta desde a intervenção, 82% sente que as crianças brincam mais na rua, 24% sente que os comportamentos anti-sociais decresceram, estatísticas oficiais demonstram que o número de crimes reduziu para metade de 2001-2002 para 2004-2005, enquanto que a redução global para a localidade de Camden foi apenas de 15% (DTLR, 2005a).

Importa sublinhar que, apesar de estes representarem somente aspectos gerais de alguns projectos num vasto conjunto de casos, é possível perceber que existiu uma mudança na vida e sentido de *vizinhança* das áreas de intervenção após a implementação da estratégia de HZ.

### 3.6. SÍNTESE

O objectivo fundamental da estratégia de planeamento ao nível local anteriormente descrita é de aumentar a qualidade de vida nas zonas residenciais (Webster *et al*, 2006). Uma reconfiguração das condições de tráfego automóvel e da rua, no que diz respeito à atractividade e aos elementos do espaço público pretendem enfatizar as funções de fruição e de recreação e alterar o comportamento dos que conduzem, de forma a criar um ambiente mais seguro. A participação pública e o envolvimento dos vários agentes locais aparecem como princípios fundamentais da estratégia, e requisitos para a sua



efectivação. Estes processos permitem não só que as preocupações e as expectativas da população residente sejam acolhidas, como também a promoção de sentimentos de coesão, posse e orgulho pela área de residência. O sucesso de uma *Home Zone* pode ser avaliado pelo grau em que as pessoas que usam a rua ou vivem na zona reconhecem a necessidade da estratégia (DTRL, 2006). Este sucesso depende largamente da qualidade do processo participativo.

Se as HZ pretendem atingir o carácter de *ruas para as pessoas*, onde as crianças podem brincar de forma segura, e onde as pessoas podem parar para conviver, precisamos de deixar de pensar neste tipo de ruas simplesmente em termos de acalmia de tráfego, mas vê-las como *jardins comunitários* (Transport 2000 e Sustrans, sem data). A necessidade de estratégias com estes objectivos aparece num contexto em que a revitalização da importância do espaço público urbano urge. Neste sentido, Alves (2003) salienta a necessidade de recuperação do papel da rua como *lugar de encontros pessoais, de intercâmbio e de comunicação, a par da subordinação gradual, também pelo desenho, das actividades e dos modos de tráfego que mais a põem em risco*. Refere ainda que, a não consideração desta intervenção resultará em *problemas de dimensão social e familiar* como a *alienação do cidadão*, o *declínio dos serviços*, a *marginalidade* e a *criminalidade*, e ainda problemas de ordem ambiental (p. 62).

Tendo em conta estes desígnios, é importante enquadrar, dado o carácter científico do presente trabalho, a opção pela descrição e análise da estratégia das *Home Zones*. As HZ vêm operacionalizar algumas das questões retiradas do debate em torno da *vizinhança*, nomeadamente, a procura da criação de comunidades mais coesas, a contribuição do espaço público e, principalmente, o enquadramento de processos de participação cívica à escala do bairro, e apresentam resultados reais e visíveis nesta matéria. No contexto desta iniciativa, as comunidades locais representam, simultaneamente, um ponto de partida (porque toda a estratégia é moldada segundo um contexto social identificado, e uma adesão de uma parte significativa dos agentes locais), um meio (porque a participação e a capacitação estão no centro do projecto) e um fim/objectivo (visto que, incluídos nos outputs pretendidos, estão a criação de comunidades locais, e a sua maior responsabilização pelo espaço que envolve a sua residência).

Utilizando um objectivo paralelo, as questões do tráfego e do espaço público (que podem melhorar significativamente a qualidade de vida das pessoas), atingem-se outros objectivos tão ou mais importantes. Se os meios, nomeadamente a participação cívica, são utilizados da melhor forma, os resultados a nível operacional revelam-se, também, mais bem sucedidos.

Afirmações de Alves (2003) justificam, de alguma forma, o sentido e importância de uma estratégia deste tipo em contexto urbano. O autor não só refere que a construção do significado do lugar público envolve utilizadores, projectistas e gestores, como defende que essa construção implica *atribuir ao espaço a capacidade de abrigar diferentes experiências, memoráveis e significantes, num ambiente em que o conforto, a segurança e o prazer cruzam a satisfação das necessidades dos utilizadores* (p. 119). É, também, destas experiências, que é feita a *vizinhança*.



# 4

## POSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO DA ESTRATÉGIA DAS *HOME ZONES* EM PORTUGAL Dois Casos de Estudo

### 4.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Nos dias de hoje, com a velocidade de transmissão da informação, e com o crescente grau de mobilidade que possuímos, já não fará sentido a criação de *unidades de vizinhança* fechadas sobre si mesmas. O desafio é passar de um conceito tradicionalista, em que a *unidade de vizinhança* seria a base de todas as nossas relações e vivências, e da subsistência, para um novo conceito, mais ligado à manutenção – a *unidade de vizinhança* como o lugar onde queremos viver, onde nos sentimos bem, onde há qualidade no espaço público, onde podemos satisfazer as nossas necessidades mais básicas (compras simples diárias, acesso aos modos de transporte, brincar, no caso das crianças, ir tomar um café, passear na rua, etc.), mas cujos limites diariamente trespassamos, cada vez que vamos trabalhar, que vamos viajar, que vamos a um evento cultural, que procuramos acesso a serviços de saúde, que vamos a um centro comercial, que nos relacionamos com as nossas comunidades de interesse, ou mesmo quando acedemos à internet a partir da nossa própria casa.

Todos vivemos em locais em que conseguimos definir, nalguns casos mais facilmente do que noutros, o que é a nossa *vizinhança*, ou até mesmo a nossa comunidade local. Os limites desta percepção normalmente são difíceis de definir. Para além disso, o que consideramos como nossa *vizinhança*, seja a nível geográfico, seja a nível de comunidade, pode ser muito distinto do que o nosso vizinho percebe.

Usufruímos, por isso, a níveis diferentes, e por razões/necessidades diversas, de diferentes escalas do território. A *vizinhança*, toda a cidade e sua envolvente, e, no limite, o mundo.

Na sociedade de hoje, os conceitos de *vizinhança* e de comunidade prendem-se mais com as questões do desenho e utilização do espaço público e a disponibilização de equipamentos e serviços em determinada área, do que propriamente com a auto-suficiência. As relações de *vizinhança* estarão indexadas, essencialmente, à partilha do espaço público, equipamentos e serviços, bem como à sensação de pertença a determinado lugar, caso ele possua qualidade urbana. Mas importa não esquecer que a cidade é um tecido, e um tecido diverso do qual devemos aproveitar todas as potencialidades.

A estratégia das *Home Zones*, anteriormente descrita e analisada, concretiza essa ligação à *vizinhança* pela actividade e pelo espaço público, mas acrescenta, todavia, o desafio da participação pública, em moldes específicos, detalhadamente descritos no capítulo anterior.

Tendo em conta as questões fundamentais que emergem do debate em torno da valorização da *vizinhança* como escala de planeamento e intervenção, resumidas no ponto 2.2.5, bem como a estratégia específica de planeamento local estudada, as *Home Zones*, no capítulo anterior (3), julgou-se relevante o desenvolvimento de uma abordagem empírica que esboçasse a análise de uma possível transferência da estratégia para o contexto urbano português. Desta forma, foram seleccionadas duas áreas de estudo, designadas de Mercês e Alvalade, localizadas no concelho de Lisboa.

No ponto que se segue, apresentar-se-á uma descrição geral de cada uma das áreas de estudo, bem como a justificação para a sua escolha. No ponto seguinte, 4.3, é efectuado um diagnóstico em termos demográficos e socio-económicos de cada uma das zonas, tendo em conta dados do Instituto Nacional de Estatística. São apresentados ainda, alguns indicadores relativos ao edificado. Nos dois pontos seguintes, 4.4 e 4.5 é descrito todo o trabalho de campo realizado e respectivos resultados. Este trabalho de campo baseou-se não só na observação das zonas e recolha de alguns registos fotográficos, como também, e principalmente, na realização de um conjunto de entrevistas à população local. Por fim, no ponto 4.6 apresentam-se algumas conclusões do estudo, e é traçado, para cada zona, um perfil de adequabilidade da aplicação da estratégia das HZ. Neste perfil, para além da identificação das oportunidades e problemas subjacentes à aplicação da estratégia, é enunciado um importante diagnóstico no que diz respeito ao *estado da vizinhança* na zona, e principais *factores de crise* que estão, inevitavelmente, associados a esta noção, quer no que diz respeito a uma vertente física e espacial, associada, principalmente, ao espaço público, quer no que toca à comunidade local.

Inúmeras áreas poderiam ser escolhidas para esta análise, e várias hipóteses foram postas em questão. Justifica-se, de seguida, a escolha realizada.<sup>27</sup> Na Carta 1, apresentada na página seguinte, enquadra-se a localização de cada uma das áreas de estudo no concelho de Lisboa.

## 4.2. ÁREAS DE ESTUDO - DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DA ESCOLHA

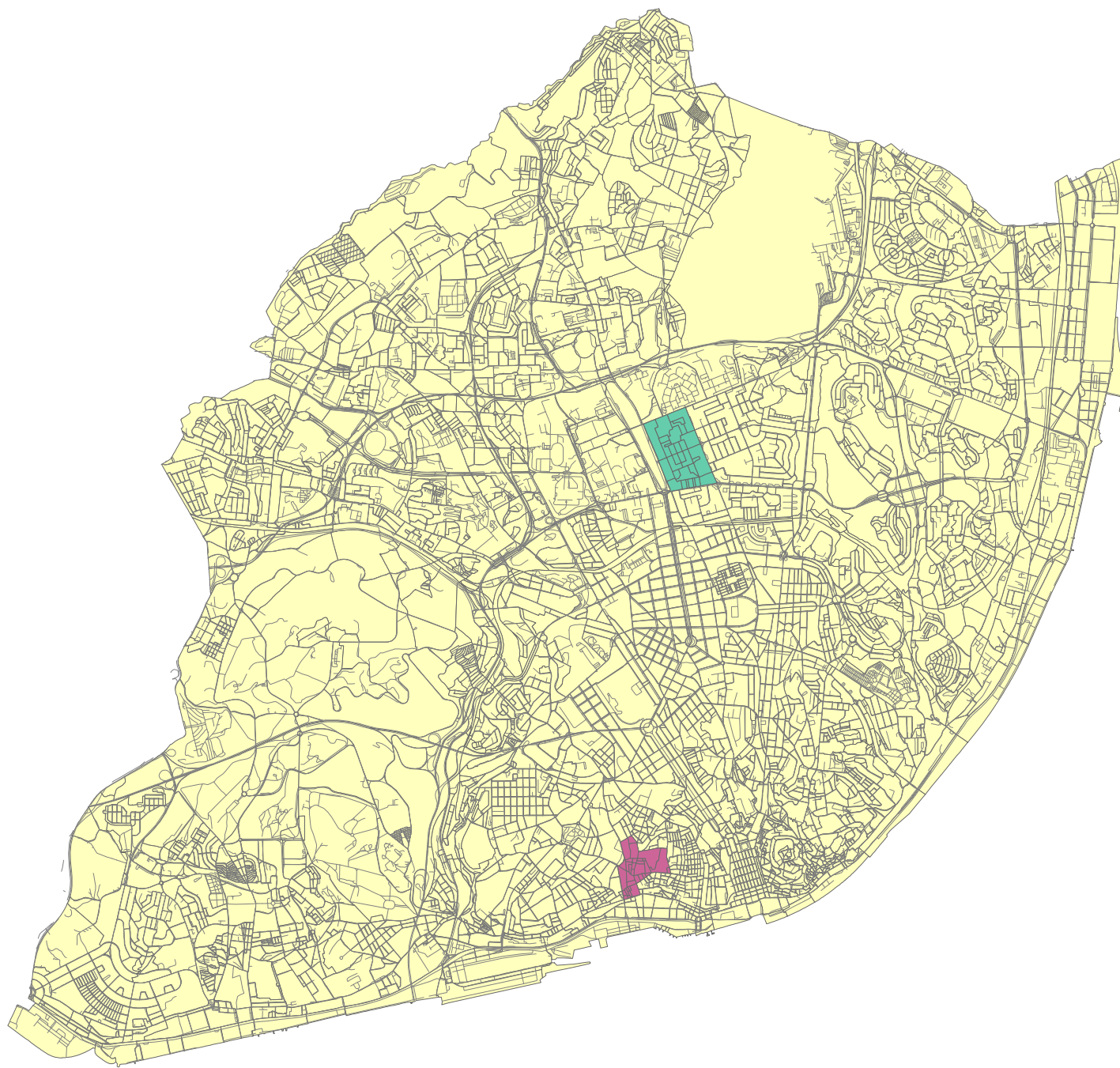
### 4.2.1. MERCÊS – PARTICULARIDADES DE UMA ZONA HISTÓRICA

#### Enquadramento urbano e espaço público

A área de estudo Mercês situa-se numa zona profundamente antiga da cidade de Lisboa, caracterizada por uma forte identidade cultural, patrimonial e histórica. O perímetro seleccionado compreende quarteirões pertencentes à freguesia de Santa Catarina e de S. Paulo, mas uma grande parte pertence à freguesia das Mercês. É delimitada por ruas e zonas extremamente carismáticas da cidade de Lisboa: a Norte, pela zona do Príncipe Real, na qual se encontram os jardins mais próximos da área de estudo, apesar de estes se encontrarem a uma cota bastante mais elevada (Jardim do Príncipe Real e jardim da Praça das Flores); a Este, pela Rua de “O Século”, e pelo Bairro Alto, caracterizado por uma emergência relativamente recente de um forte desenvolvimento cultural; a Sul, pela zona de Santa Catarina, de intenso carisma popular, e pela R. de S. Paulo; e a Oeste, pela R. de S. Bento e, na sua continuidade, a Av. D. Carlos I. A área encontra-se, portanto, rodeada por um conjunto de dinâmicas

---



<sup>27</sup> Note-se que um dos factores que também influenciou esta escolha foi a limitação de recursos e de tempo – as zonas deveriam ser localizadas preferencialmente em Lisboa, área de residência da autora, para otimizar o trabalho de campo, pelas consecutivas deslocações à área de estudo.



### Carta 1

Localização das Áreas de Estudo  
no concelho de Lisboa

### Legenda

-  Mercês
-  Alvalade

1:65 000

relevantes, mas também de forte degradação, seja no que toca ao edificado e ao próprio espaço público, seja no que diz respeito à estrutura social da população residente.

O edificado é disposto numa malha de matriz tradicional orgânica, constituída pela presença do quarteirão tradicional fechado com geometria e escala muito peculiares. A topografia relativamente acidentada e a malha urbana que caracterizam a zona traduzem-se num espaço público dominado por arruamentos estreitos, numa sequência que resulta da adaptação da malha urbana tradicional à morfologia do terreno.



Figuras 46 e 47 – Ruas típicas da área de estudo Mercês (fotografia da autora)

De acordo com dados do INE relativos aos censos de 2001, 99% dos edifícios que compõem a área de estudo são de função exclusiva ou predominantemente residencial, desta forma, apesar de estar localizada numa zona histórica, pode dizer-se que esta é uma área residencial. Salienta-se ainda a existência de algum comércio de proximidade, bem como de alguns equipamentos relevantes (Igreja das Mercês, Igreja de Santa Catarina, Academia das Ciências, Liceu Passos Manuel, Escola Superior de Dança e Hospital de Jesus).

O gráfico apresentado de seguida ilustra com clareza o carácter da zona, em termos de edificado – uma área onde predomina a construção anterior a 1919, e onde se observam alguns focos de reabilitação física mais recente.

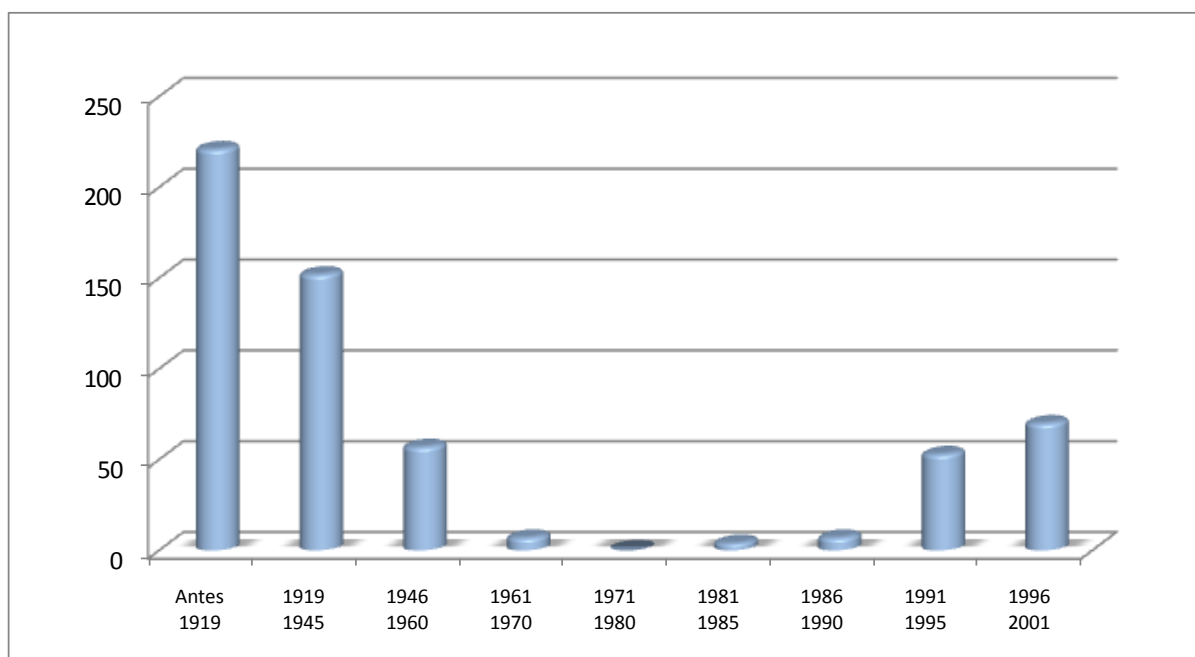


Figura 48 – Edifícios por período de construção – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)

Nas ruas locais a circulação pedonal faz-se, de um modo geral, com dificuldade, através do espaço possível, sobrando da subtracção das vias automóveis ao apertado espaço existente entre os edifícios, tendo como resultado um conjunto de passeios estreitos onde duas pessoas dificilmente se poderão cruzar sem que uma delas tenha de utilizar a via destinada à circulação dos automóveis (CML, 2004). O estacionamento vem dificultar, ainda mais, este processo. Apenas em alguns casos os passeios estão protegidos com dissuasores do estacionamento e, nalguns casos em que isto se verifica, os próprios dissuasores reduzem fortemente o espaço para a circulação dos peões. Pela ausência de espaço, não existe, praticamente, na área de estudo, mobiliário urbano associado à fruição e ao descanso.

Na Carta 2 apresenta-se a área de estudo Mercês e as freguesias que o seu traçado abrange. Nas figuras que se seguem apresenta-se a designação das ruas da área de estudo e da envolvente, bem como algumas vistas actuais das ruas que constituem a área de estudo.



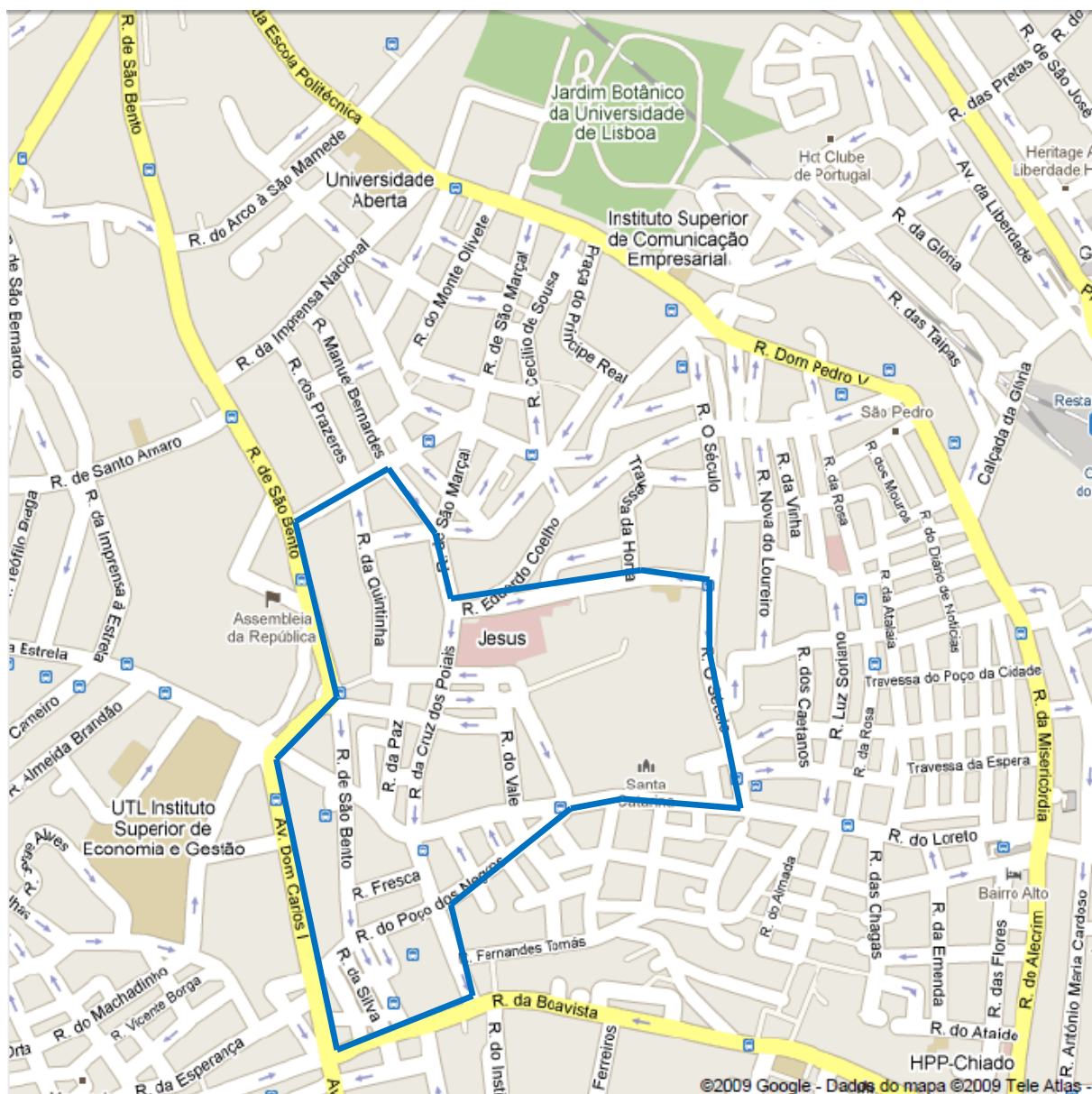
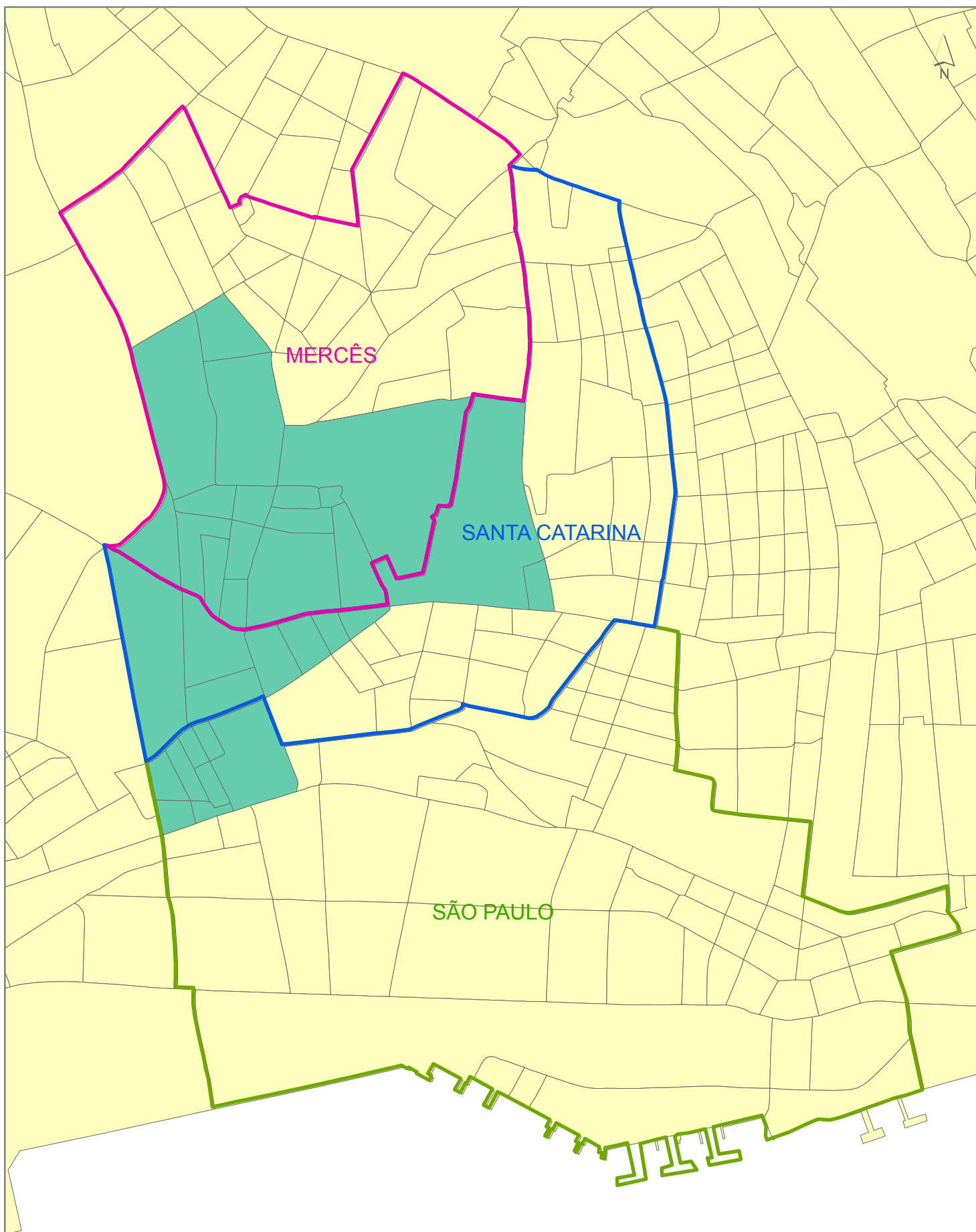


Figura 49 – Traçado da área de estudo Mercês e ruas da envolvente (fonte: maps.google.com)









Figuras 51 e 52 – Têm vindo a ser instalados, nos reduzidos passeios da zona, pilaretes dissuasores de estacionamento (fotografias da autora)

### Sistema viário

Na carta da página seguinte, está representada a rede viária da área de estudo, com distinção entre as ruas onde o tráfego é principalmente, de atravessamento, e as ruas locais.

No Anexo 1 apresenta-se uma caracterização de todos os arruamentos da área de estudo, com indicação do tipo de tráfego, sentidos de circulação, número de vias, número de passeios existentes, e, ainda, a indicação da existência ou não de vegetação.

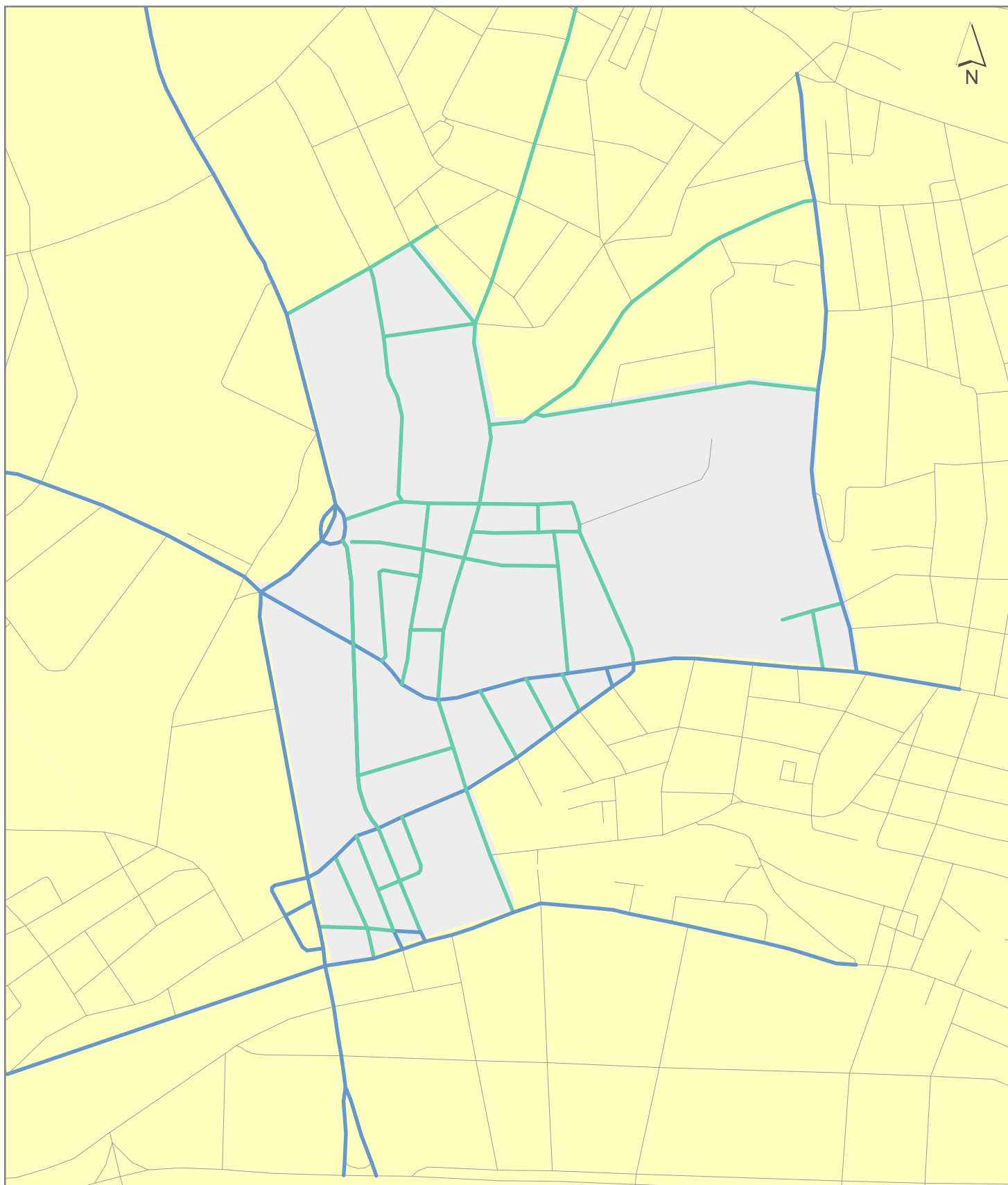
### Oferta de transportes públicos

A oferta de transportes públicos nesta área é bastante satisfatória, sendo servida por várias linhas de transporte colectivo rodoviário e eléctrico (Carris), com origens e destinos diversos, nos eixos que a limitam, bem como num eixo que a atravessa:

- a Norte, na zona da Praça das Flores e do Príncipe Real, é servida pelas linhas de autocarro 773 (Alcântara - Rato) e 790 (Príncipe Real - Gomes Freire);
- a Oeste, na R. de S. Bento, é igualmente servida pelas linhas 773 e 790, assim como pelas linhas 727 (Restelo - Estação Roma-Areeiro) e 706 (Estação Sta. Apolónia – Terreiro do Paço);
- a Sul é servida pelos vários serviços disponíveis na R. de S. Paulo, igualmente as linhas de autocarro 227 e 706, a 60 (Cemitério da Ajuda – Martim Moniz), a 74 (Campo de Ourique – Gome Freire) e a 794 (Santos – Estação Oriente), bem como a linha de carro eléctrico 25 (Campo de Ourique – R Alfândega);
- a Este, na R. de “O Século” é servida pela linha de autocarro 92 (circular – Terreiro do Paço);
- no interior da área de estudo apenas circula a linha de eléctrico 28 (Campo de Ourique – Martim Moniz), ao longo da Calçada do Combro;
- nas ruas consideradas locais não circula serviço de transporte público.

### Dinâmicas sociais



Particularmente em relação à vertente social, ou mesmo socio-económica, importa salientar o fenómeno de *gentrificação* que se tem verificado, nos últimos anos, nesta zona da cidade, e que foi precedido por um forte declínio demográfico num passado recente. O estado de degradação das casas obrigou e tem obrigado à realização de grandes obras, fazendo com que as rendas aumentem



Carta 3

1:5 000

Classificação da rede viária na área de estudo Mercês

-  Ruas de tráfego local
-  Ruas de tráfego de atravessamento



significativamente. Essa situação faz com que algumas pessoas com rendimentos baixos sejam compelidas a deslocar-se para as periferias da cidade. Vêm, então, para a zona, as pessoas com uma situação económica mais desafogada que apreciam morar nos bairros históricos, e que se situam num escalão etário entre os 30 e os 50 anos. Este processo pode significar tanto o enobrecimento de locais anteriormente considerados populares, como o enobrecimento de locais que perderam temporariamente a nobreza, e que a readquirem através de estratégias de revalorização (CML, 2004).

Mas o factor económico da *gentrificação* não é o único que importa. Este fenómeno torna a zona susceptível à segregação social. Perante a chegada da “nova população”, quer a que respeita a classes de rendimento distintas das da população que aqui vive “desde sempre”, quer a composta por pessoas de outras nacionalidades e etnias, existe o risco da instalação de uma crise local de coesão social.

O conflito entre estilos de vida é muito significativo, podendo levar à consolidação de um sentimento de *desapossamento* por parte da população originária do bairro (CML, 2004, p. 34). Interessa considerar a imagem que os “filhos do bairro” fazem da *gentrificação* como processo selectivo e excludente, directamente associado aos planos de revitalização e de regeneração urbana, ocasionando sentimentos de *desapossamento* de uma memória colectiva (CML, 2004, p. 36).

A zona de estudo está carente de uma regeneração ao nível físico, mas também da recuperação de um conteúdo identitário, ligado à história e às relações de *vizinhança*, que se tem vindo a perder ao longo das últimas décadas.



Figuras 53 e 54 – Reabilitação do edificado na área de estudo Mercês (fotografias da autora)



Figura 55 – Uma das ruas mais largas da área de estudo Mercês (fotografia da autora)



Figura 56 – Um apontamento de espaço de descanso no espaço público (fotografia da autora)



Figura 57 – “Neighbouring” – área de estudo Mercês (fotografia da autora)



Figura 58 – Um grupo de alunos do liceu convive na rua (fotografia da autora)

### Justificação da escolha como área de estudo

A razão que inicialmente suscitou a possibilidade de escolha de uma área deste tipo foi o desafio de aplicação da estratégia a uma zona histórica, carente de requalificação, com características patrimoniais, urbanas e sociais ímpares.

Dentro do espaço de área histórica disponível no concelho de Lisboa com estas características, foi seleccionada, em particular, esta área de estudo, pela razão fundamental da deficiência, ou mesmo a ausência de espaço público qualificado que permita uma maior vivência da rua/ do espaço fora de casa. O espaço público está pensado para um tempo em que a mobilidade se processava em moldes muito diferentes. A única unidade de espaço público, a rua, pela sua largura e pelo domínio do automóvel, apresenta condições verdadeiramente hostis à circulação pedonal e à permanência, para recreação, convívio ou descanso. Não é apenas nesta zona que este problema se verifica. Em zonas de malha idêntica as características das ruas são, em geral, semelhantes. No entanto, enquanto que a essas zonas estão normalmente associados espaços ou equipamentos públicos que podem substituir a função vivencial da rua, constituindo suportes para as actividades de exterior, no caso da área de estudo Mercês, essas zonas amplas ou equipamentos não existem. As que se localizam mais próximas são o Jardim do Príncipe Real e o jardim da Praça das Flores mas que, por se posicionarem a uma cota bastante superior à da área seleccionada, e sendo mesmo distantes de algumas das suas ruas, acabam por ser pouco frequentados pelos residentes desta zona.

Uma razão complementar associa-se à recente intervenção, em áreas envolventes (Bairro Alto e Santa Catarina), de restrição do tráfego automóvel a não residentes, associada a uma requalificação do espaço público (crítico), que, embora não se enquadre no que representa a natureza das HZ, permite uma familiarização, por parte das populações residentes, com medidas de redução do domínio da rua pelo automóvel, potenciando novas funções.

O perímetro da área de estudo foi traçado tendo em conta limites que constituem, a Sul, Este e Oeste, eixos de considerável atravessamento de tráfego e, a Norte, condições topográficas que justificam uma descontinuidade em relação à zona de estudo.

#### 4.2.2. ALVALADE – A RESSURREIÇÃO DA UNIDADE DE VIZINHANÇA?

##### **Enquadramento urbano e espaço público**

A segunda área de estudo seleccionada está integrada num carismático bairro de Lisboa, o Bairro de Alvalade, resultante da política desenvolvimentista de Duarte Pacheco, e considerado por Costa (2005) como *um paradigma do urbanismo português*.

O *Plano de Urbanização do Sítio de Alvalade*, inicialmente apelidado formalmente de *Plano de Urbanização da Zona a Sul da Av. Alferes Malheiro* (actual Av. do Brasil), aprovado pelo governo em 1945, constituiu, tal como é afirmado por Tostões (2001), o primeiro plano integrado para Lisboa. Tendo como principal motivação a resolução do problema de forte carência habitacional da cidade, pelo elevado crescimento populacional que o precedera, abrangia a extensa área de 230 ha, destinando-se a uma população de cerca de 45.000 habitantes, dos quais 31.000 estariam distribuídos por *habitações colectivas de renda económica*, 9.500 por *habitações de renda não limitada*, 2.000 em *moradias unifamiliares de renda económica*, e 2.500 em *moradias unifamiliares de renda não limitada* (Costa, 2005). Mais tarde, durante a construção do bairro, acabou por surgir uma nova figura legal, a das *habitações colectivas de renda limitada*, que vieram substituir algumas das *habitações de renda económica*.

Como nunca realizado antes no urbanismo português, um plano previa habitações para diferentes classes sociais, apoiadas em diversos equipamentos, como escolas, mercados, igreja, parque desportivo, centro cívico, pequena indústria, pequeno comércio e centro social. Também pela primeira vez se desenvolvia a modalidade de *casas de renda económica* em edifícios multifamiliares de altura



máxima de quatro pisos, abandonando-se, em certa medida (apenas se veio a aplicar ainda este modelo numa das unidades de habitação), a imagem *rural* da casa unifamiliar com logradouro, que tinha vindo a ser aplicada anteriormente em vários bairros da cidade (Encarnação, Alto da Ajuda, Alto da Serafina, Madre de Deus, Alvito, etc.). Este desenvolvimento nascia do modernismo da arquitectura dos anos 30.



Figuras 59 e 60 – Ruas típicas da área de estudo Alvalade (fotografias da autora)

Ao contrário de algumas tendências contemporâneas, e apesar da forte carência de *habitação de renda económica*, o plano entendeu promover a coexistência de fogos das diversas categorias sociais, alimentando a continuidade em relação à tradição da cidade, e motivando a integração social. Previu-se, assim, a existência de habitação a custos não controlados, destinada a classes mais altas, que se instalava especialmente nas vias estruturantes, zonas mais valorizadas, e que permitia conferir uma viabilidade económica ao plano de urbanização, tentando compensar os baixos custos relativos às *habitações de renda económica* e de *renda limitada*.

O planeamento da urbanização foi elaborado tendo em conta unidades distintas, a que se chamaram *células*. Nos espaços intersticiais entre as vias estruturantes traçadas (Av. do Brasil, Av. da República, Av. Gago Coutinho, linha férrea de cintura, Av. de Roma, Av. dos Estados Unidos da América, Av. da Igreja e Av. Rio de Janeiro), nascem, então, as oito células correspondentes às unidades de urbanização. Cada uma das células era organizada em torno de um equipamento escolar central, sendo dotada de arruamentos locais de acesso aos edifícios e a esse equipamento. Cada célula foi dimensionada tendo em conta que a distância máxima de percurso da habitação à escola fosse de 500 metros. Isto traduzia-se numa população por célula, de, aproximadamente 5.000 a 6.000 habitantes. Pretendeu-se, também, que as ligações entre as habitações e a escola fossem encurtadas e facilitadas pela existência de pequenos caminhos exclusivamente destinados ao trânsito de peões, atravessando os logradouros entre os blocos de habitação. Esta ideia deriva do movimento da *cidade-jardim*, nomeadamente do seu pressuposto de separação de funções, ainda que se mantenham próximas, sendo desenvolvida com o objectivo de evitar o corte das zonas de vida comunitária por vias de atravessamento automóvel.

O objectivo da criação das células e sua configuração específica consistia em recriar as relações sociais entre os vizinhos, que tendiam a desaparecer nas novas urbanizações contemporâneas e nas grandes metrópoles (Costa, 2005). Este tipo de relações é ainda hoje relativamente visível, ao passear



pelas vias interiores a cada célula, especialmente nas classes etárias mais altas, provavelmente correspondentes às pessoas que, aquando da urbanização desta zona, ocuparam o bairro. Este objectivo está associado ao conceito de *unidade de vizinhança*. Este conceito urbanístico, já desenvolvido no capítulo 2, veio determinar, segundo Costa (2005), a estrutura do Bairro de Alvalade.

Apesar do desenvolvimento de um *zonamento funcional*, os vários equipamentos, serviços e zonas de comércio propostos eram dispostos no plano procurando uma racionalização das acessibilidades dentro da área total, para que pudessem ser alcançados pelos habitantes das oito células por percursos cómodos e pouco extensos, e cruzando os eixos de grande tráfego automóvel apenas quando indispensável (Costa, 2005). Para que esta nova área urbana não fosse considerada uma periferia, mas sim uma parte da cidade, foi ainda prevista, em determinadas células, a instalação de outros usos considerados favoráveis como postos de polícia, estações de correios, bancos, serviços municipais, casas de espectáculos, etc.

A área de estudo seleccionada, integralmente inserida na freguesia do Campo Grande, corresponde às células I e II do Bairro de Alvalade, construídas nas primeiras empreitadas da construção do bairro (iniciadas em 1946), ocupando uma área de cerca de 20 ha e possuindo um carácter predominantemente residencial, inscrito numa malha urbana ortogonal. Estas células, nas quais foram edificados nove tipos de *habitações de renda económica*, destinadas a alojar famílias de baixos recursos que viviam em prédios demolidos no centro de Lisboa (Costa, 2005), apresentam a configuração mais tradicional do conjunto do bairro, a *unidade de vizinhança*, centrada no equipamento escola primária (ambas as escolas estão ainda hoje em funcionamento).

A área seleccionada apresenta um perfil residencial, com a presença de apenas alguns equipamentos (99% dos edifícios são de uso exclusiva ou predominantemente residencial, segundo dados do INE de 2001).

O gráfico apresentado de seguida esboça o carácter homogéneo da área de estudo em termos de edificado, dado que a maioria dos edifícios foram construídos no mesmo período. Os edifícios que não foram construídos no período entre 1945 e 1960 estão localizados, essencialmente, nas vias de atravessamento que limitam a área de estudo.

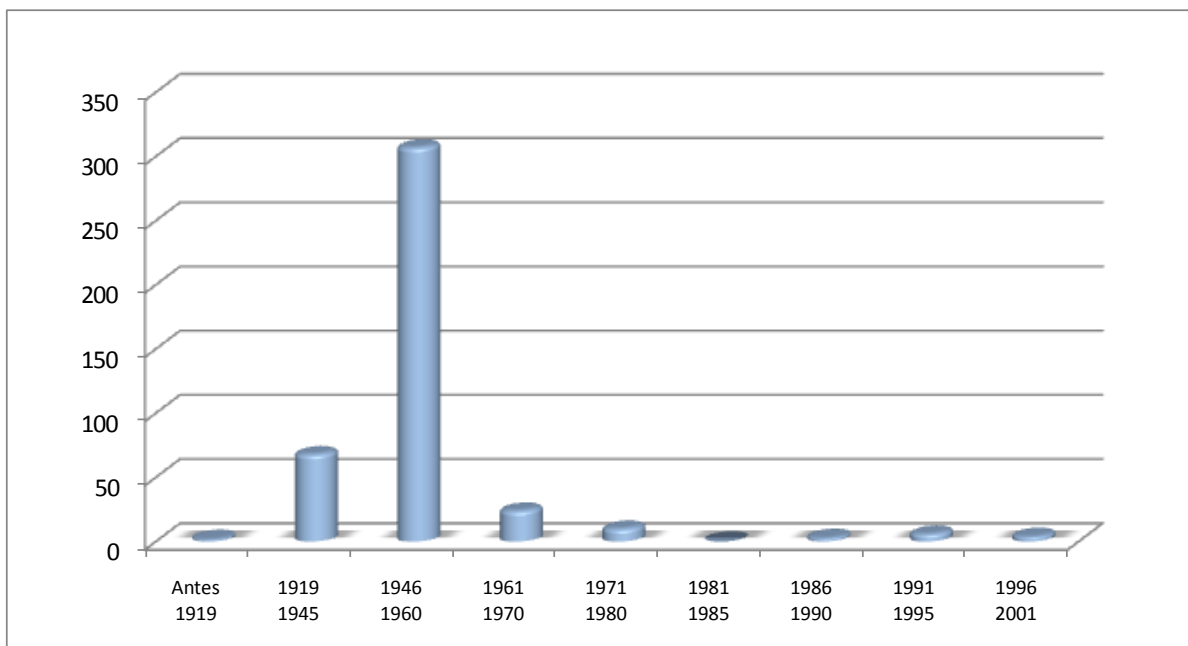


Figura 61 - Edifícios por período de construção – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE)

Na Carta 4 apresenta-se a zona de estudo Alvalade e o seu enquadramento na freguesia do Campo Grande. Nas figuras que se seguem apresentam-se as ruas que compõem cada uma das células que constituem a área de estudo, bem como algumas ruas da envolvente

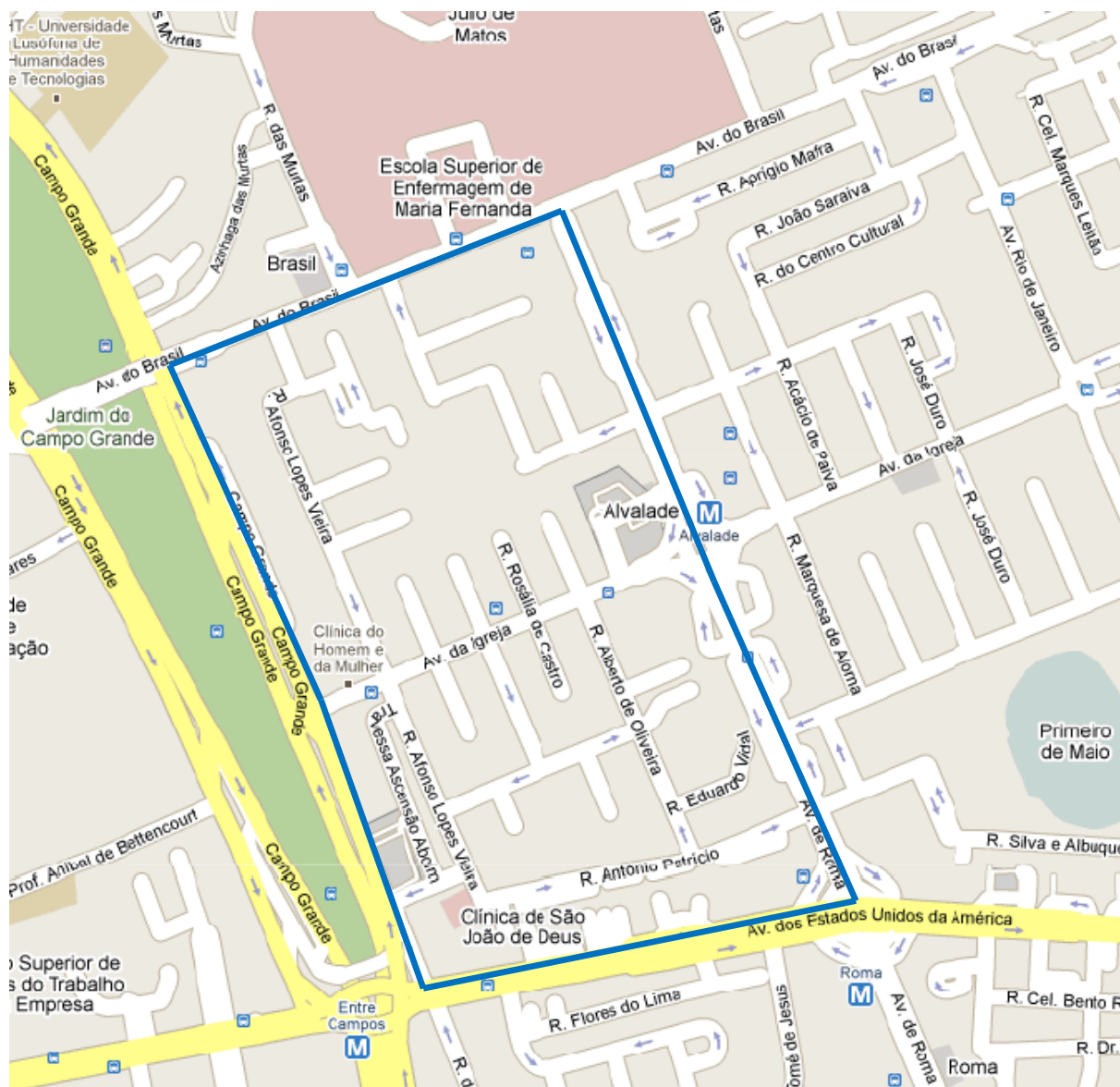


Figura 62 - Traçado da área de estudo Alvalade e ruas da envolvente (fonte: maps.google.com)



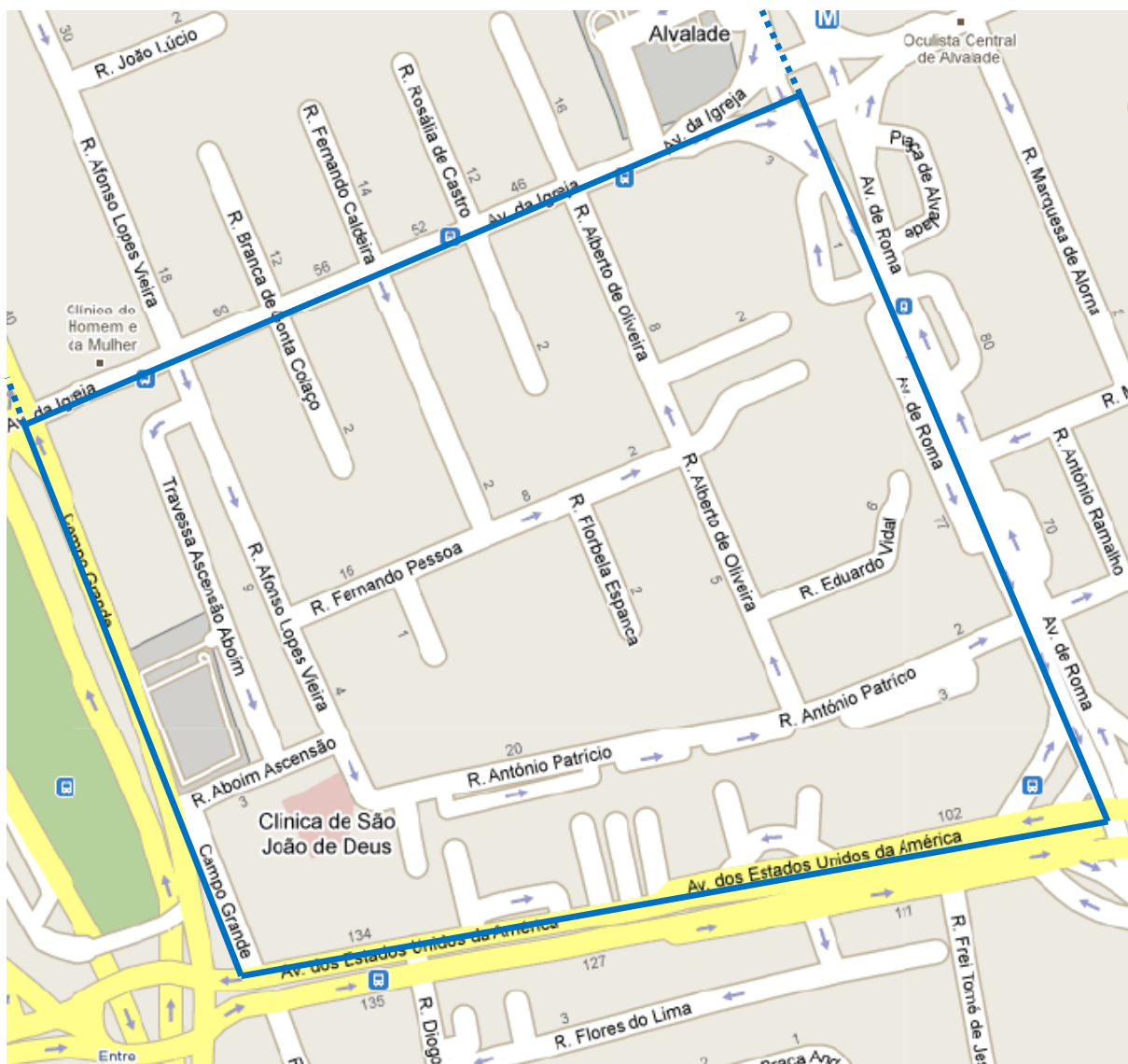


Figura 64 - Vista de pormenor sobre a célula II da área de estudo Alvalade e nome das ruas (fonte: maps.google.com)

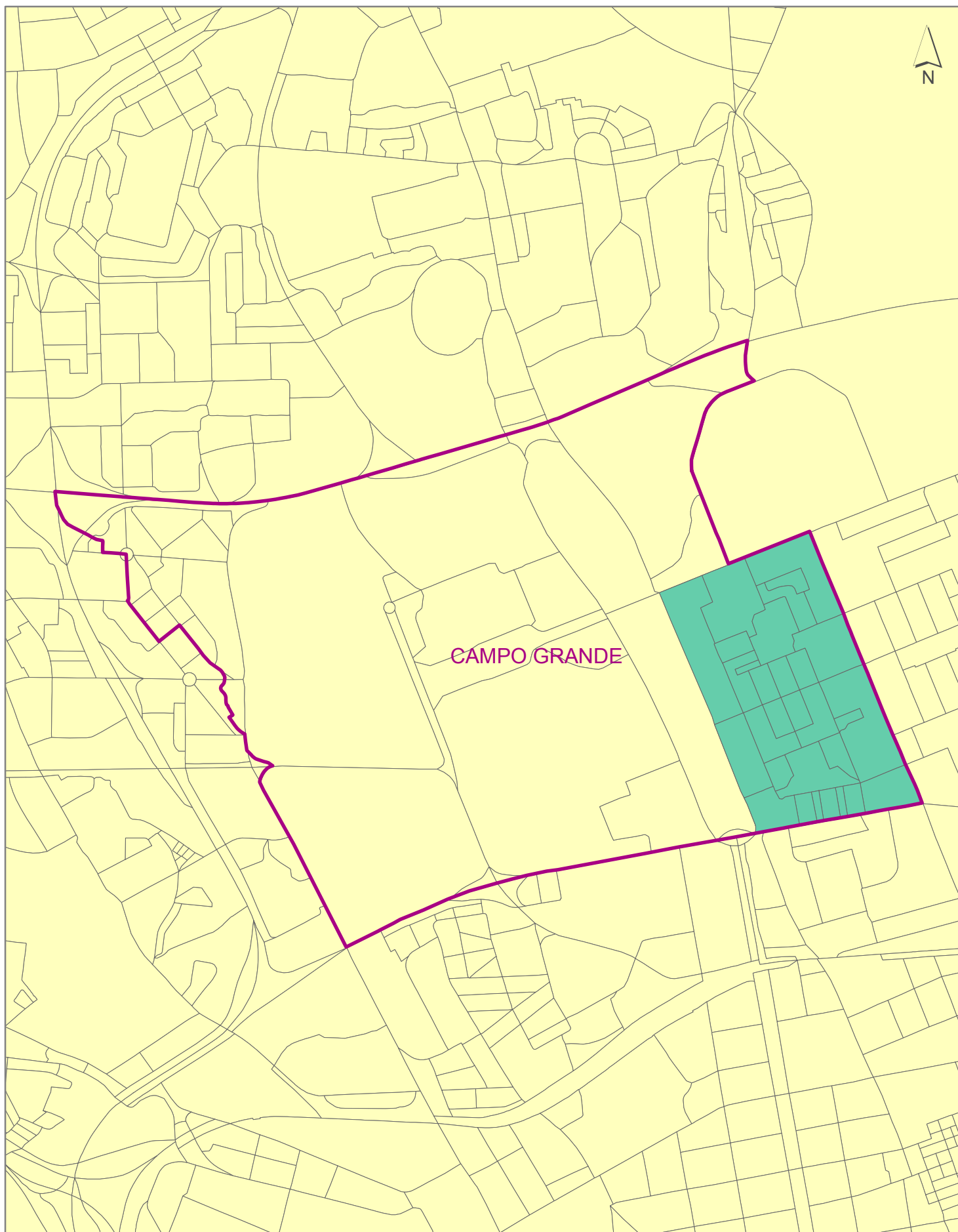






Figura 65 – Escola primária da célula I na altura da sua construção (fonte: Costa, 2005)



Figura 66 – Escola primária da célula I nos dias de hoje (fotografia da autora)

Outra das características que definem o carácter interessante e inovador, para a época em que surgiu, do plano deste bairro prende-se com o aproveitamento do interior dos quarteirões. Embora se reflecta, no caso específico das células I e II, a configuração tradicional no que respeita à continuidade edificada das ruas, existia, no plano, uma oposição à cidade tradicional, na medida em que se acabava com a privatização do miolo dos quarteirões, quer pela disposição dos contínuos construtivos (que passam a apresentar zonas de quebra, de onde em onde), quer pela organização interna do quarteirão, destinando-o a locais de recreio, áreas verdes e livres vocacionadas para as relações de *vizinhança*, ao estacionamento e, em certos casos, à instalação de equipamentos. Esta configuração foi provavelmente inspirada nas experiências holandesas de abertura do quarteirão verificadas nos anos 20 e 30, particularmente nas extensões de Amesterdão (Costa, 2005). As habitações passam a dispor de uma fachada voltada para a rua, e de outra protegida do movimento, voltada para o espaço público no interior do quarteirão. Embora a estrutura do quarteirão permaneça, é aberto de uma forma intermédia, permitindo a criação de um espaço com características muito próprias, num domínio entre o público e o privado.

Terá sido neste aspecto que as propostas do plano foram menos seguidas, já que praticamente todos os interiores de quarteirão, não sendo arrançados, acabariam por ser *privatizados* pelos moradores (Lamas, 2004). Ao contrário do que aconteceu em Amesterdão (ver Figura 67), no Bairro de Alvalade, o interior de quarteirão nunca chegou a ser equipado, ficando por cumprir uma das suas potencialidades (Costa, 2005), à excepção de um dos quarteirões existente na célula II, onde hoje está instalado um campo de jogos e o Centro Cultural e Recreativo dos Coruchéus, e que se ilustra na Figura 73). Hoje existem nos restantes espaços internos aos quarteirões uma variedade de criações *clandestinas*, sejam pequenas hortas, pequenos pátios, garagens ou arrecadações, dispostas num ambiente desordenado, muitas vezes de aspecto abandonado. Nalguns casos, o espaço foi mesmo ocupado por vegetação selvagem. Muitas das entradas, inicialmente abertas, através de caminhos pedonais que davam acesso a estes interstícios, foram vedadas ao acesso por estranhos pelos moradores dos blocos habitacionais.

Este fenómeno ocorreu desde cedo, logo após a construção das *habitações de renda económica*. Na proposta inicial, o plano, em 1945, previa a divisão dos espaços de logradouro em parcelas, correspondentes a cada prédio (Costa, 2005). A partir de 1947, quando a Câmara Municipal de Lisboa iniciou a construção das *habitações de renda económica*, chegou-se à conclusão que a melhor forma de aproveitar os logradouros seria permitir a sua utilização em comum pelos moradores do quarteirão, dotando-os das necessárias condições (Pereira, 1959, em Costa, 2005). Assim, a zona central dos

espaços de logradouro começou por pertencer ao domínio público municipal, sendo reservada apenas uma faixa adjacente às fachadas, com comprimento de 5m, ao uso privado dos prédios, e contendo sub-divisões, afectas a cada inquilino. Neste contexto, foram realizados nos serviços municipais os diversos estudos de ocupação dos logradouros, prevendo a instalação de variados equipamentos, como campos de jogos, zonas de recreio infantil, mobiliário urbano, etc., para além de arranjos paisagísticos, incluindo arborização. Apesar destes projectos, a verdade é que os edifícios foram sendo progressivamente habitados, sem que se efectivassem os referidos arranjos, e os terrenos foram sendo deixados ao abandono, levando à ocupação espontânea e desordenada. Em 1959 foi realizado novo estudo, propondo uma solução de compromisso entre a ocupação privada (entretanto realizada), e a utilização comum, para benefício da comunidade residente. A primeira proposta foi feita para a célula II, mas nunca foi levada por diante. Desta forma, os espaços de logradouro do bairro, que no plano incorporavam objectivos do modelo da *cidade-jardim*, acabaram por se afastar desta corrente, tendo ficado afectos ao domínio sem regra pelos habitantes locais, ou mesmo ao abandono, até aos dias de hoje (contextualização histórica adaptada de Costa, 2005).



Figura 67 – Interior de quarteirão de Siedlung Britz (fonte: Costa, 2005)



Figuras 68 e 69 – Aspecto do interior de dois quarteirões em Alvalade (fotografias da autora)





Figura 70 - Vegetação em crescimento selvagem no interior de um quarteirão (fotografia da autora)



Figura 71 – Caminho pedonal de acesso ao interior de um quarteirão (fotografia da autora)



Figura 72 – O fecho das entradas no interior dos quarteirões e a privatização (fotografia da autora)



Figura 73 – O único quarteirão que *escapou* à ocupação pelos residentes, e onde está instalado um campo de jogos (fotografia da autora)

O espaço público e as suas variadas configurações são elementos de referência não só na área de estudo seleccionada, como em todo o Bairro de Alvalade. Em particular os espaços públicos de carácter vivencial apresentam como característica principal a sua forma organicista, quebrando alguma regularidade existente na disposição dos blocos habitacionais e nos espaços de *rua-corredor*, através da criação de bolsas de zonas verdes irregulares (Costa, 2005). A maioria dos passeios é arborizada ou contem canteiros, embora o estado de manutenção seja variável de rua para rua. Os passeios maiores estão presentes nas grandes vias limítrofes (Av. Roma, Av. do Brasil, Av. dos Estados Unidos da



América e Av. da República), bem como na avenida de atravessamento, a Av. da Igreja, onde também existe mobiliário urbano.

Uma das soluções de desenho urbano tipicamente presentes na zona seleccionada do Bairro de Alvalade são os impasses habitacionais (ou *culs-de-sac*). Os impasses, um total de 13 na área de estudo, encontram-se espalhados pelo interior das células, sendo complementares às vias locais, e criando pequenos núcleos protegidos, sem continuidade de tráfego. Apesar de manterem igualmente referências à cidade tradicional, pela estrutura quase contínua do edificado, os impasses são igualmente inspirados na *cidade-jardim*.



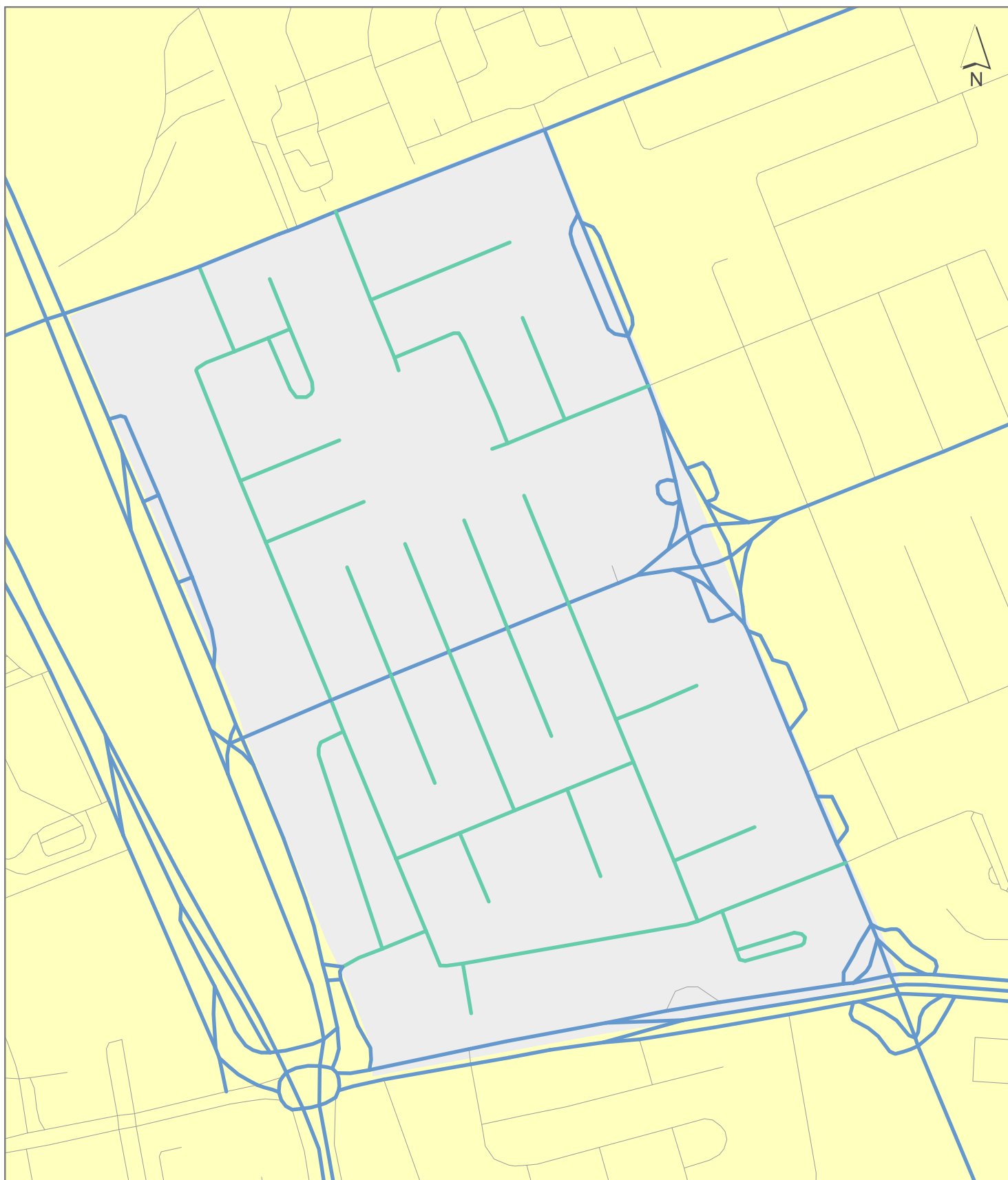
Figura 74 – Vista de um impasse habitacional na área de estudo Alvalade (fotografia da autora)

Os principais problemas detectados na zona prendem-se com a degradação dos espaços colectivos e dos espaços interiores aos quarteirões, já referidos, com o estacionamento público e, a ele inerentes, a degradação paisagística, as dificuldades de deslocação pedonal impostas e as carências de soluções eficientes.

### Sistema viário

Na carta apresentada na página seguinte, está representada a rede viária da área de estudo, com distinção entre as ruas onde o tráfego é principalmente, de atravessamento, e as ruas locais.



No Anexo 1 é apresentada uma caracterização de todos os arruamentos da área de estudo, similar à que foi feita para a área de estudo anteriormente descrita.



Carta 5

1:5 000

Classificação da rede viária na área de estudo Alvalade

-  Ruas de tráfego local
-  Ruas de tráfego de atravessamento

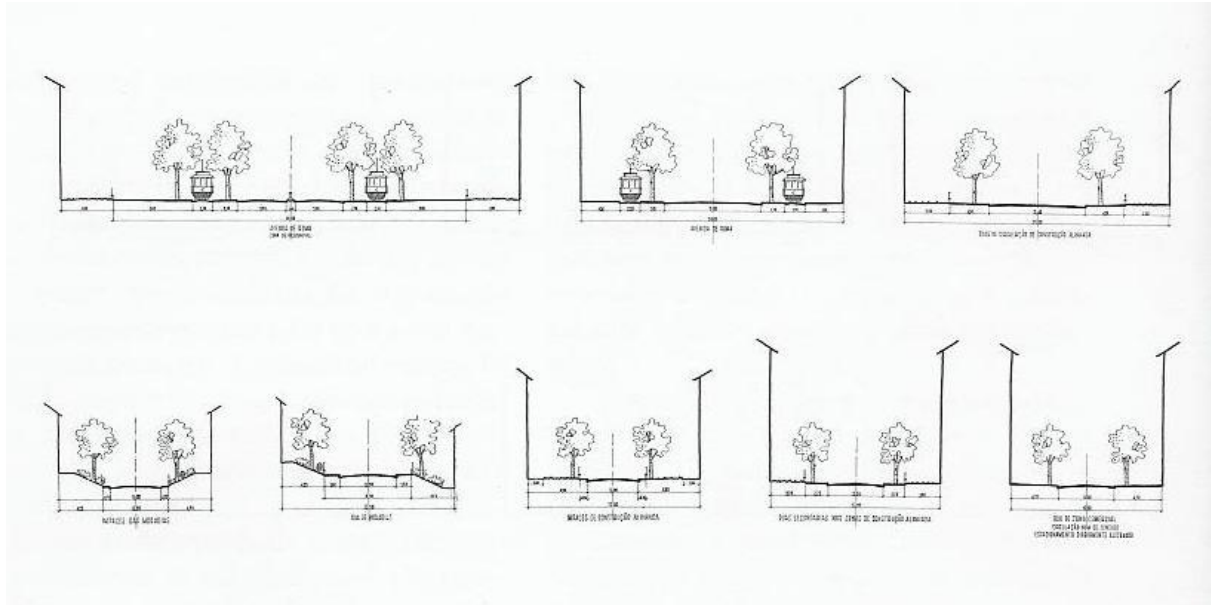


Figura 75 – Perfis transversais de algumas vias locais, elaborados para ruas locais e ruas de atravessamento no plano do Bairro de Alvalade (fonte: Costa, 2005)

### Oferta de transportes colectivos

A área de estudo Alvalade é muito bem servida por transportes públicos, quer por várias linhas de transporte colectivo rodoviário (Carris), com origens e destinos diversos, nos eixos que a limitam e num eixo que a atravessa, quer pelo serviço de Metro:

- a Norte, na Av. do Brasil, é servida pelas linhas de autocarro 7 (Pç. Chile – Sr. Roubado), 17 (Pç. Chile – Fetais), 31 (Av. José Malhoa – Moscavide Centro), 35 (Cais do Sodré – Hospital de St. Maria), 83 (Amoreiras – Portela), 745 (Estação Sta. Apolónia – Prior Velho), 750 (Algés – Estação Oriente), 755 (Sete Rios – Poço do Bispo), 767 (Campo Mártires da Pátria – Estação Damaia), 204 (serviço nocturno Estação Oriente – Belém) e 206 (serviço nocturno Cais do Sodré – Sr. Roubado);
- a Oeste, na Av. da República/Campo Grande, é servida igualmente pelas linhas de autocarro 31 e 745, assim como pela 21 (Saldanha – Moscavide Centro), 36 (Cais do Sodré – Odivelas), 108 (Campo Grande – Galinheiras), 701 (Campo de Ourique – Charneca), 738 (Alto Sto. Amaro – Qta. Barros) e 207 (serviço nocturno – Cais do Sodré – Fetais);
- a Sul, na Av. Estados Unidos da América, é servida pelas linhas de autocarro 44 (Cais do Sodré – Moscavide), 49 (Saldanha – ISEL) e 727 (Restelo – Estação Roma-Areeiro);
- a Este, na Av. de Roma, é servida igualmente pelas linhas de autocarro 7, 21, 35, 727, 755, 767 e 206, assim como pela estação Alvalade do Metropolitano, que dá acesso à linha verde (Cais do Sodré – Telheiras);
- atravessam a zona, ao longo da Av. da Igreja, a linhas de autocarro 21;
- no vértice Sudoeste da área de estudo localiza-se a estação Entrecampos do Metropolitano, que dá acesso à linha amarela (Rato – Odivelas);
- nas ruas locais não circula serviço de transporte público.

## Dinâmicas sociais

À semelhança do que está a acontecer na área de estudo Mercês, mas envolvendo populações de classes socio-económicas diferentes, pode dizer-se que esta zona está, também, a ser alvo de um processo de *gentrificação*. Tem vindo a passar, ao longo da última década, por aquilo a que se pode chamar um contínuo processo de recomposição social, dado que muitas das casas começaram a ficar vagas e têm sido adquiridas por populações jovens, que ocupam casas reabilitadas cuja propriedade é hoje individual, e não da Câmara Municipal, como outrora (CML, 2004).

Segundo estudo da Câmara Municipal de Lisboa, a tendência acentuada de envelhecimento da zona parece começar a inverter-se. Não obstante, dos cerca de 5000 alunos que frequentam as escolas da freguesia, somente 500 aí residem (CML, 2004).

Em termos de actividades sociais, salientam-se as variadas actividades organizadas por uma Junta de Freguesia activa (programas específicos de saúde e ocupação de tempos livres para os idosos, bem como algumas actividades culturais pontuais), e o apoio domiciliário aos idosos, prestado pelo Centro Social Paroquial de S. João de Brito. Note-se que muitas das actividades de apoio junto dos idosos são levadas a cabo por residentes voluntários, que ainda corporizam um sentimento de forte pertença ao bairro e demonstram a existência de relações de proximidade vicinais importantes (CML, 2004).

## Justificação da escolha como área de estudo

Tendo em conta as suas potencialidades muito específicas em termos de desenho urbano, e, em simultâneo, os problemas que revela na adaptação dessas características à vida urbana contemporânea, a área de estudo de Alvalade foi escolhida, essencialmente, pelas seguintes razões:

- Para analisar e entender se os objectivos dos pressupostos da construção das células I e II do Bairro de Alvalade, nomeadamente os que dizem respeito ao conceito de *unidade de vizinhança*, ainda estão hoje presentes no bairro, e se constituem princípios a valorizar, preservar e/ou recuperar no contexto de uma população residente transformada, caracterizada por uma maior diversidade. A área representa um complexo urbanístico de indiscutível qualidade, mas cujas intenções iniciais se encontram, aparentemente, atenuadas. A escolha é feita enquadrada na questão: será possível, e fará sentido, recuperar a noção de *vizinhança* presente no plano deste bairro?
- Apesar da qualidade do desenho urbano prevista no plano, e efectivamente praticada nesta área da cidade, a forma como o automóvel está hoje presente na cidade, num grau bastante diferente do que se verificava na época em que o bairro foi construído, veio degradar o ambiente da rua e pôr em causa determinadas configurações. Emergem, particularmente, a necessidade de resolução do problema do estacionamento e a requalificação de espaços públicos inicialmente previstos para a fruição por parte da população residente.

O traçado específico do perímetro de estudo teve em conta, essencialmente, a homogeneidade das áreas designadas por células I e II, e os eixos de tráfego de atravessamento que as contornam.



Figura 76 – Vizinhos conversam num impasse na área de estudo Alvalade (fotografia da autora)

### 4.3. RADIOGRAFIA DEMOGRÁFICA E SOCIAL

Apresenta-se, de seguida, uma caracterização quantitativa de cada uma das áreas de estudo, composta por alguns valores gerais e detalhados (ao nível da subsecção)<sup>28</sup>, que permitem traçar o perfil da zona em termos demográficos, mas também, segundo alguns indicadores, em termos sociais, nomeadamente no que diz respeito à formação e à actividade das pessoas que nela residem. Estes dados podem ajudar-nos, posteriormente, a entender alguns dos resultados das entrevistas, e a enquadrar uma possibilidade de aplicação da estratégia das *Home Zones* ao território em questão.<sup>29</sup>

#### 4.3.1. MERCÊS

Na área de estudo Mercês, que ocupa uma extensão de 205.186 m<sup>2</sup>, residia, em 2001, um total de 3746 indivíduos.

A área apresenta um total de 2248 alojamentos, sendo que 71% destes alojamentos são alojamentos familiares de residência habitual, e 19% dos alojamentos encontravam-se vagos em 2001.

No que diz respeito à estrutura etária, e tendo em conta o que se apresenta no gráfico seguinte, a população residente é uma população envelhecida. 26% da população tem mais do que 65 anos, enquanto que os jovens (10-24 anos) estão representados em 16% e as crianças (0-9 anos) em cerca de

<sup>28</sup> A autora agradece à Trenmo Engenharia SA a disponibilização dos dados do Instituto Nacional de Estatística para as zonas seleccionadas, ao nível da subsecção estatística.

<sup>29</sup> Note-se que estes dados são referentes ao ano de 2001, correspondentes ao último censo à população. Encontramo-nos numa fase particularmente débil em termos de estudo de dados estatísticos territoriais, dado que já passou praticamente uma década desde a última recolha nacional, e que estamos na iminência da realização de um novo censo. Desta forma, os dados terão de ser olhados com alguma reserva, tendo em conta as mais recentes dinâmicas das zonas em questão, particularmente no que diz respeito à área de estudo Mercês, uma zona história que tem vindo a ser alvo de nova ocupação por parte de uma população mais jovem, ainda que se julgue num ritmo relativamente lento.

6%. Encontra-se representada na Carta 6 a densidade populacional presente na área de estudo Mercês, ao nível da subsecção estatística<sup>30</sup>. As Cartas 7 e 8, apresentam, respectivamente, a densidade de indivíduos residentes com idade entre 0 e 4 anos, e de indivíduos de idade superior a 65 anos. No Anexo 2 são apresentadas as cartas relativas aos restantes escalões etários.

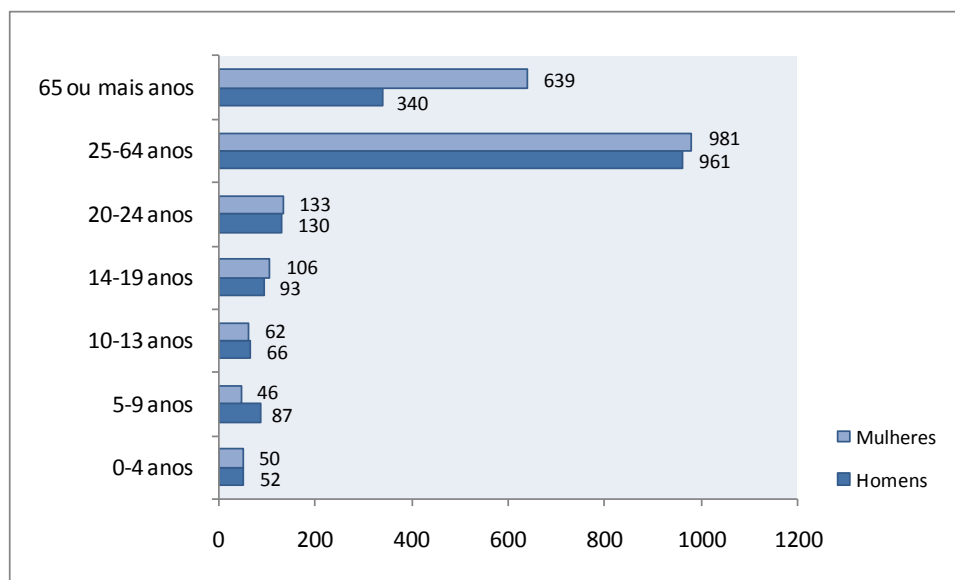


Figura 77 – Estrutura etária da população residente – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)

No que respeita ao padrão familiar, tendo em conta o gráfico apresentado abaixo, observa-se que, num total de 1785 famílias clássicas a residir na área, a maioria é composta por uma ou duas pessoas. Estas pessoas são, na maioria dos casos, idosos que vivem sozinhos ou casais de idosos, a avaliar pela percentagem de famílias com pessoas de idade superior ou igual a 65 anos – 71% –, em contraste com a de famílias contendo indivíduos com menos de 15 anos – 14%.

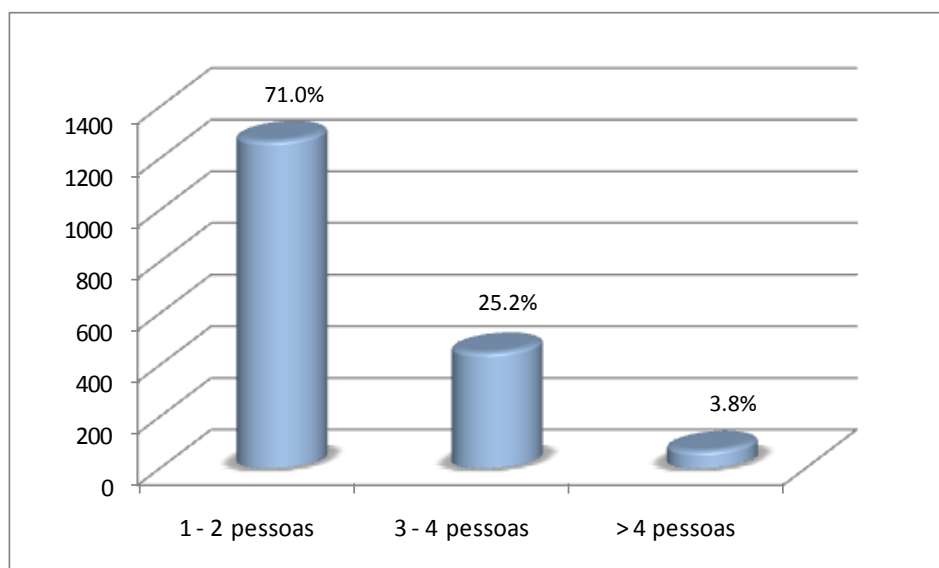
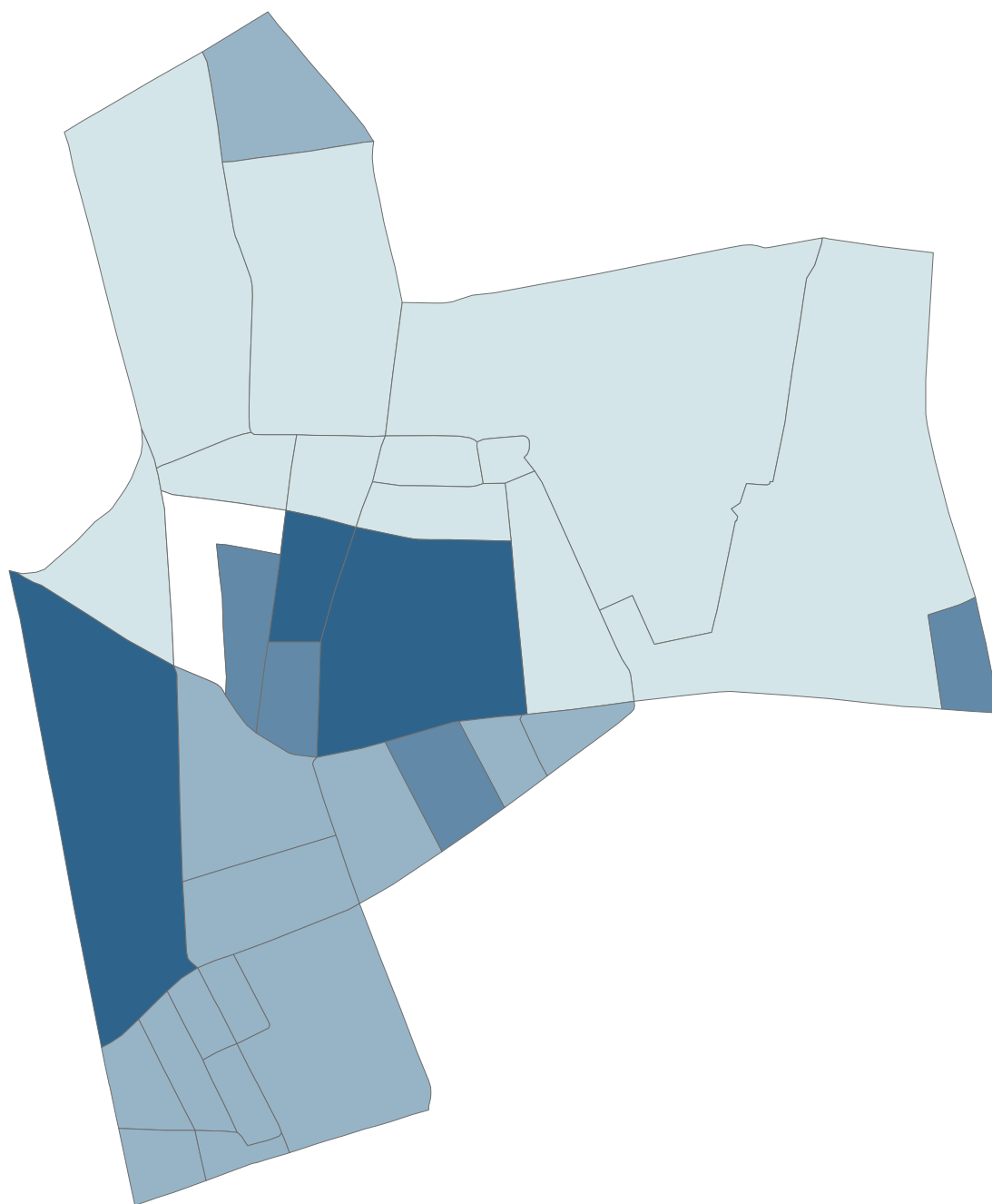


Figura 78 – Famílias clássicas – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)

<sup>30</sup> Nota: não foi possível desagregar mais a classe dos indivíduos de meia-idade (25-64 anos), visto que os dados do INE disponíveis ao nível da subsecção estão agregados desta forma.



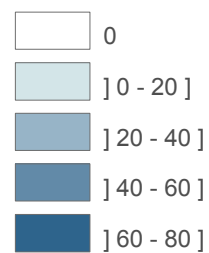
Carta 6

1:4 000

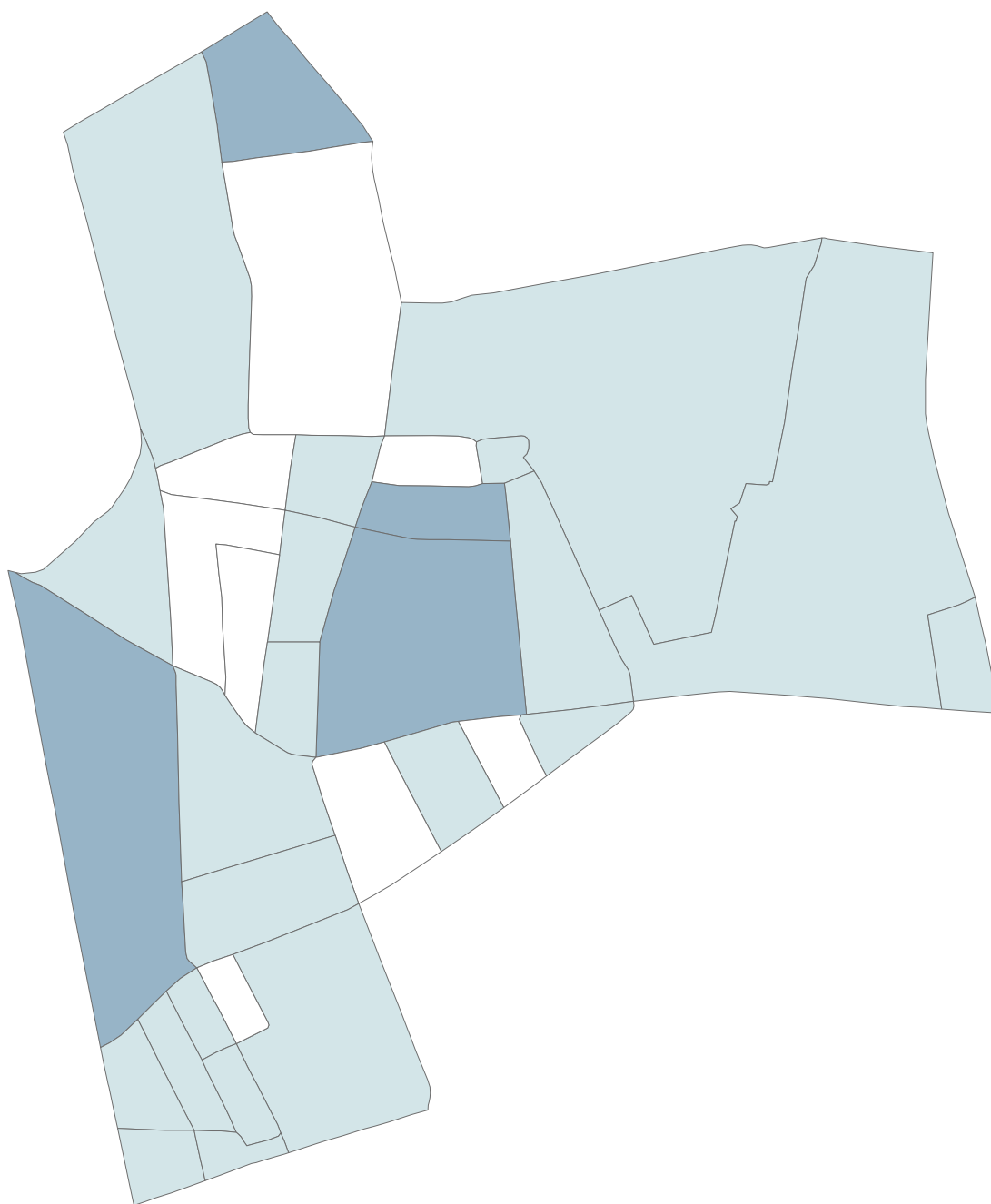
Densidade Populacional por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

TTR / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)







Carta 7

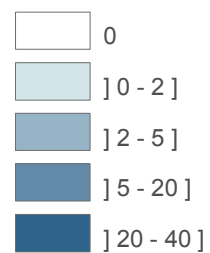
1:4 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 0 e 4 anos, por subsecção estatística

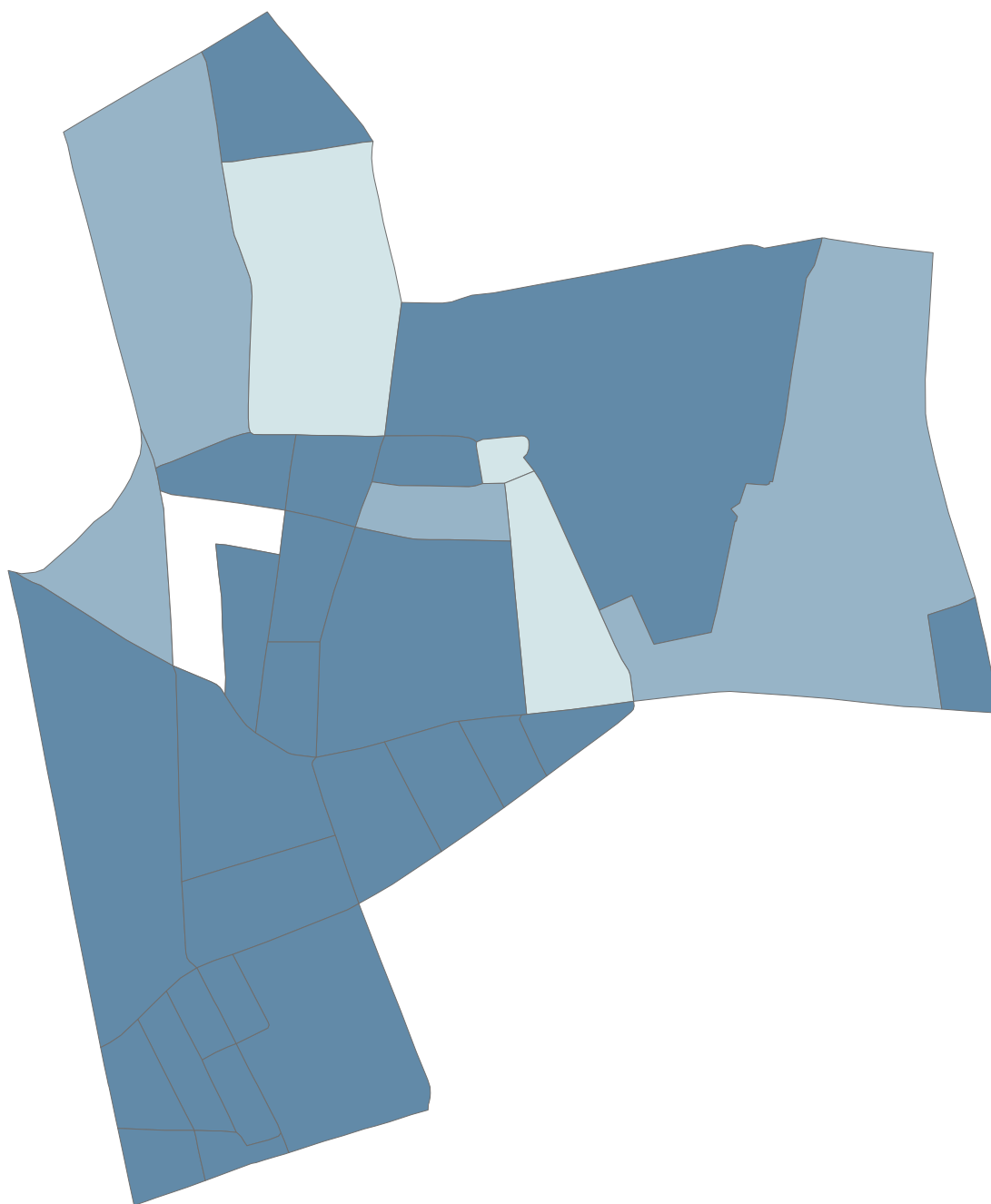
Área de estudo Mercês

$(HR0\_4 + MR0\_4) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







Carta 8

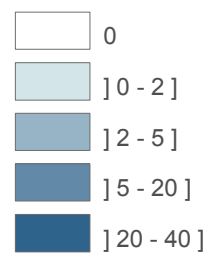
1:4 000

Densidade de indivíduos residentes com 65 ou mais anos, por subsecção estatística

Área de estudo Mercês

$(HR65 + MR65) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



Nas Cartas 9 e 10 estão representadas, ao nível da subsecção estatística, para a área de estudo, as densidades de famílias clássicas constituídas por 1 ou 2 pessoas, e de famílias clássicas constituídas por 3 ou 4 pessoas, respectivamente.

O gráfico seguinte faz um retrato no que toca à formação dos residentes. Como se pode ver, existem alguns contrastes entre grupos de residentes. A percentagem de residentes que não sabe ler nem escrever<sup>31</sup> é idêntica à percentagem de residentes com um curso superior concluído (na ordem dos 12%), o que revela a diversidade da população. O grupo com maior expressão é composto por residentes que concluíram o 1º ciclo do ensino básico.

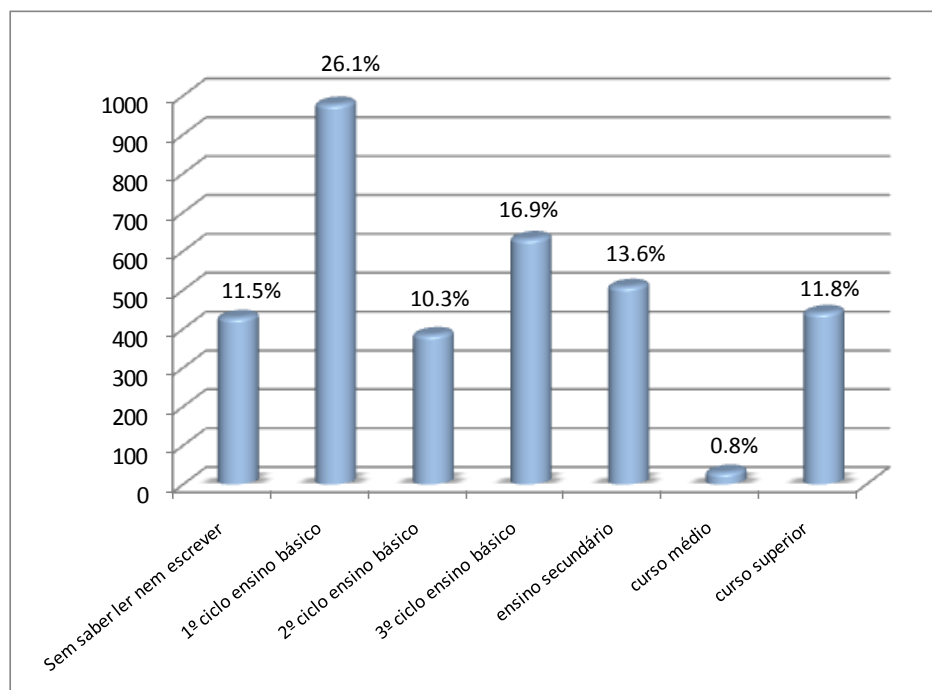
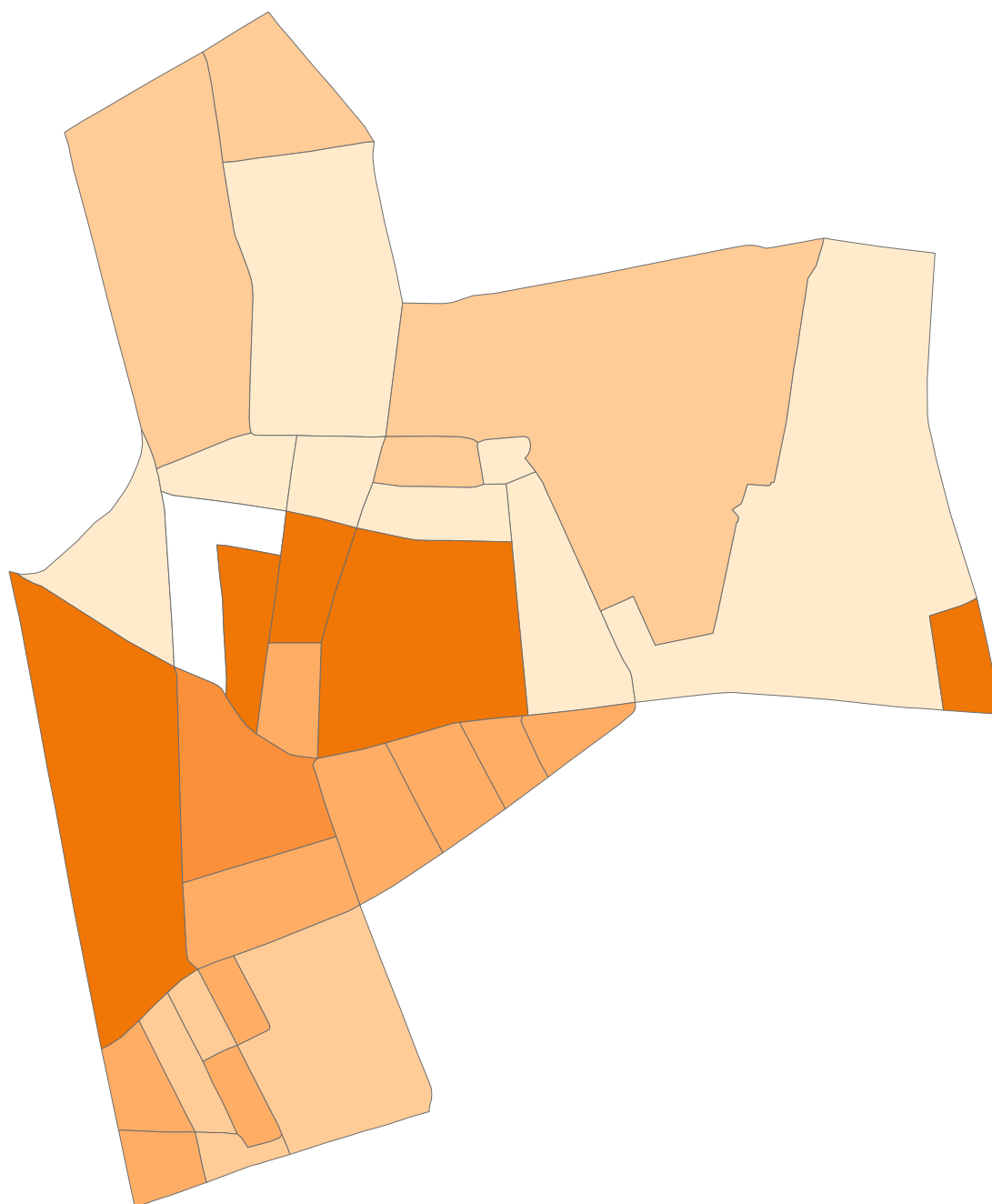


Figura 79 – Formação (concluída) dos residentes – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)

A população activa representa 48% da população da área de estudo. Em termos de dados gerais, pode ainda analisar-se a distribuição dos residentes pelos sectores de actividade. A maioria dos residentes da população activa está empregada no sector terciário. Como se pode observar no gráfico seguinte, existe uma quantidade considerável de residentes que estão reformados (1071, que equivale a 30% da população total). Em 2001 existiam cerca de 168 desempregados na área, correspondendo a uma taxa de desemprego de 9%. É de esperar que na última década, dada a conjuntura económica, este valor tenha aumentado.

Nas Cartas 11 e 12, apresentadas seguidamente, está representada, respectivamente, a densidade, ao nível da subsecção estatística, de indivíduos residentes reformados ou pensionistas, e de indivíduos empregados.

<sup>31</sup> Neste indicador é importante salvaguardar que são incluídas também a crianças que ainda não estão em idade escolar, apesar de o número de crianças residentes na zona ser reduzido.



Carta 9

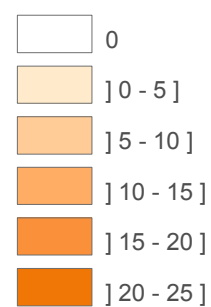
1:4 000

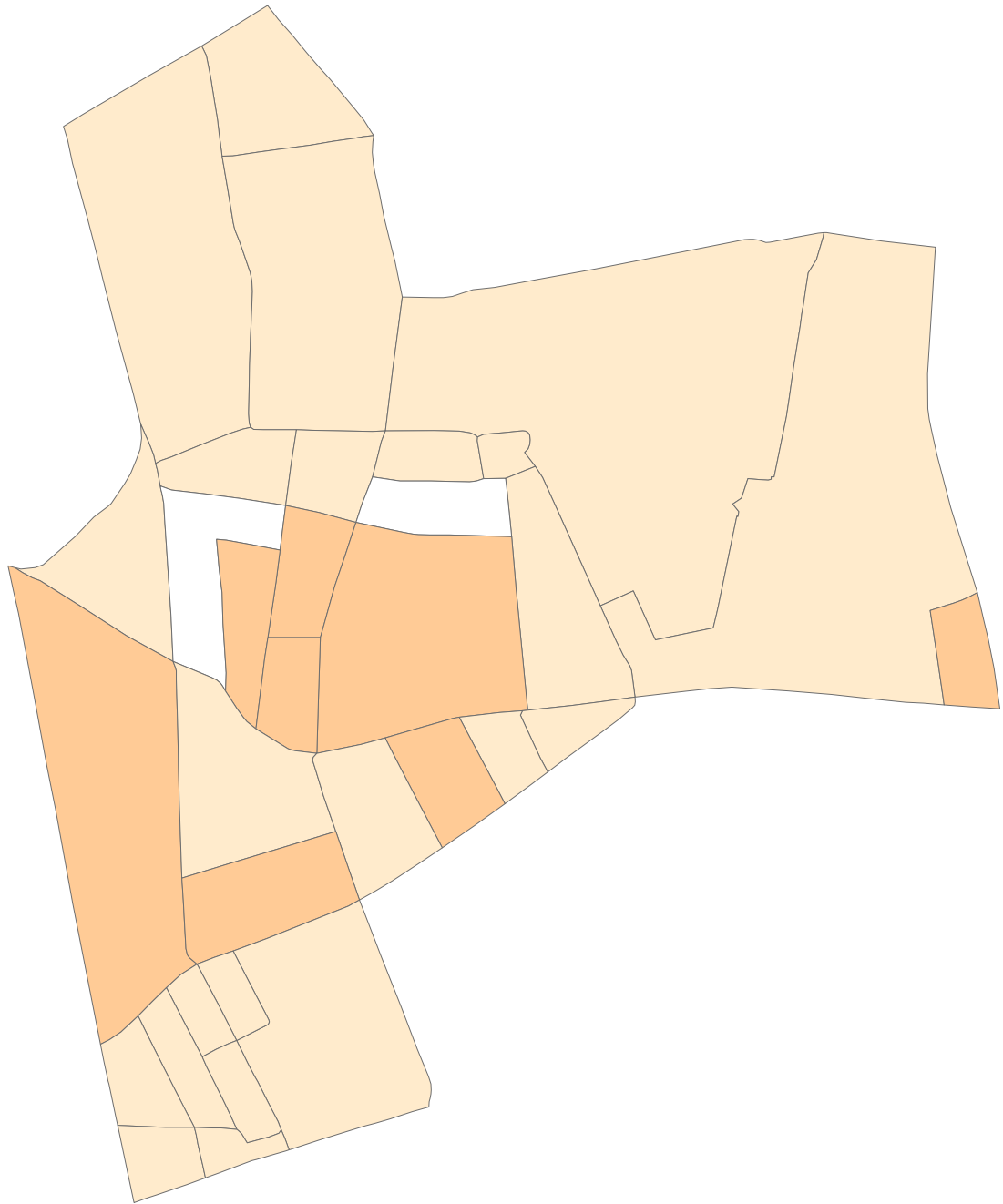
Densidade de Famílias Clássicas com 1 ou 2, pessoas por subsecção estatística

Área de estudo Mercês

FCR1\_2 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





Carta 10

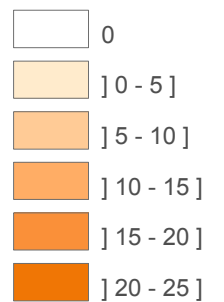
1:4 000

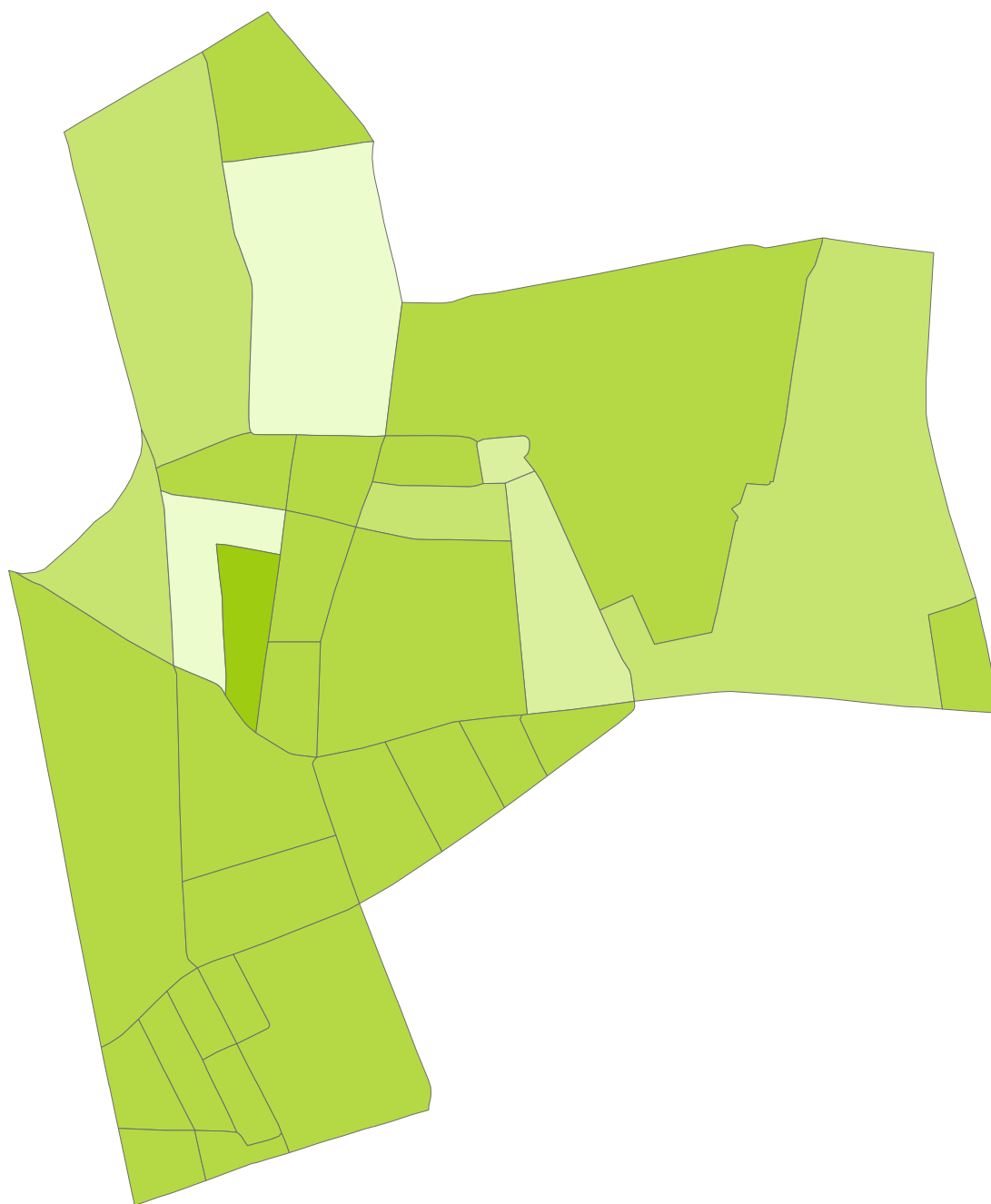
Densidade de Famílias Clássicas com 3 ou 4 pessoas, por subsecção estatística

Área de estudo Mercês

FCR3\_4 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





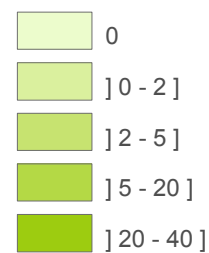
Carta 11

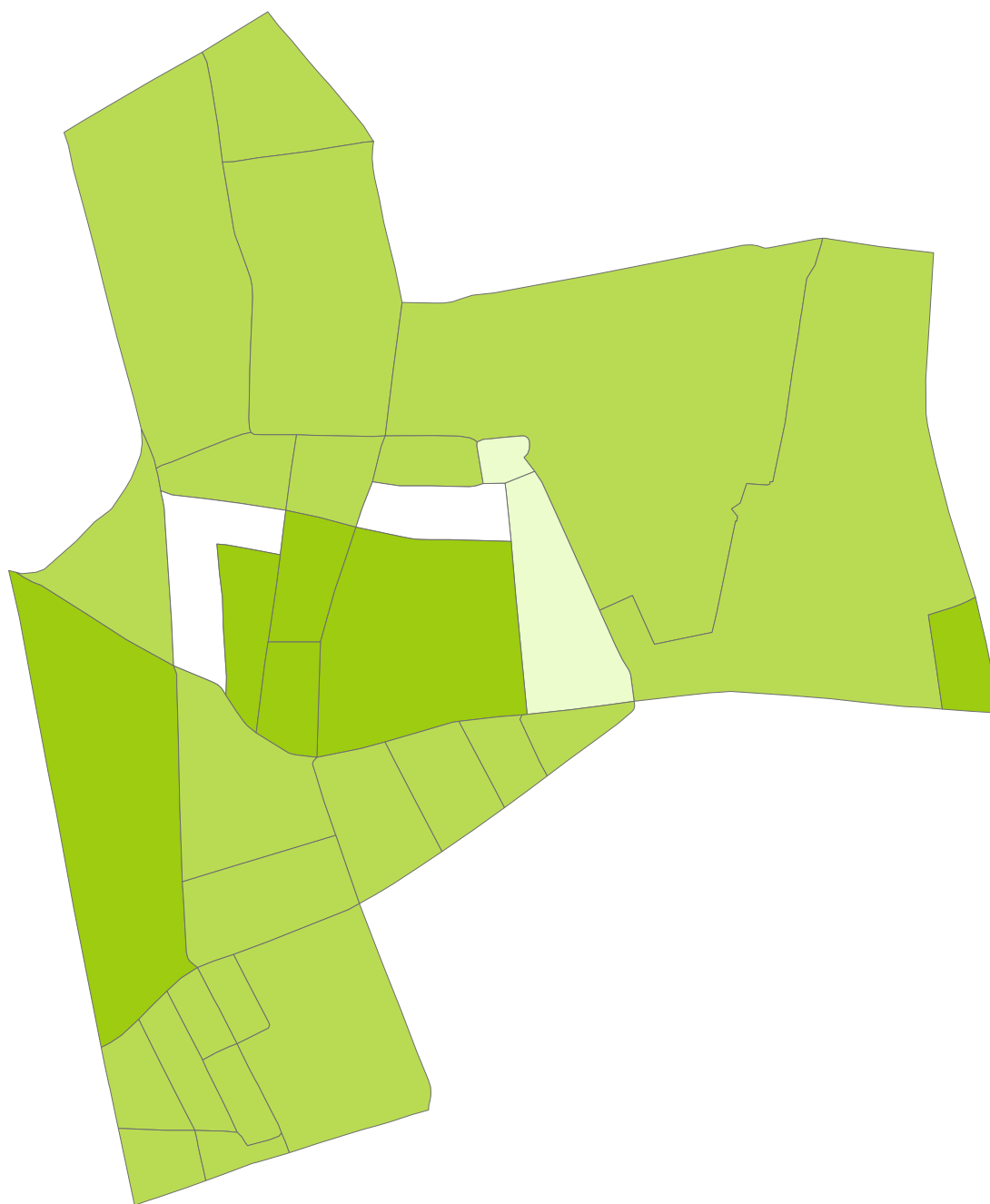
1:4 000

Densidade de indivíduos residentes pensionistas ou reformados, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

IR\_PR / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





Carta 12

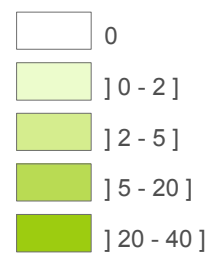
1:4 000

Densidade de indivíduos residentes empregados, por subsecção estatística

Área de estudo Mercês

IR\_EP / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)



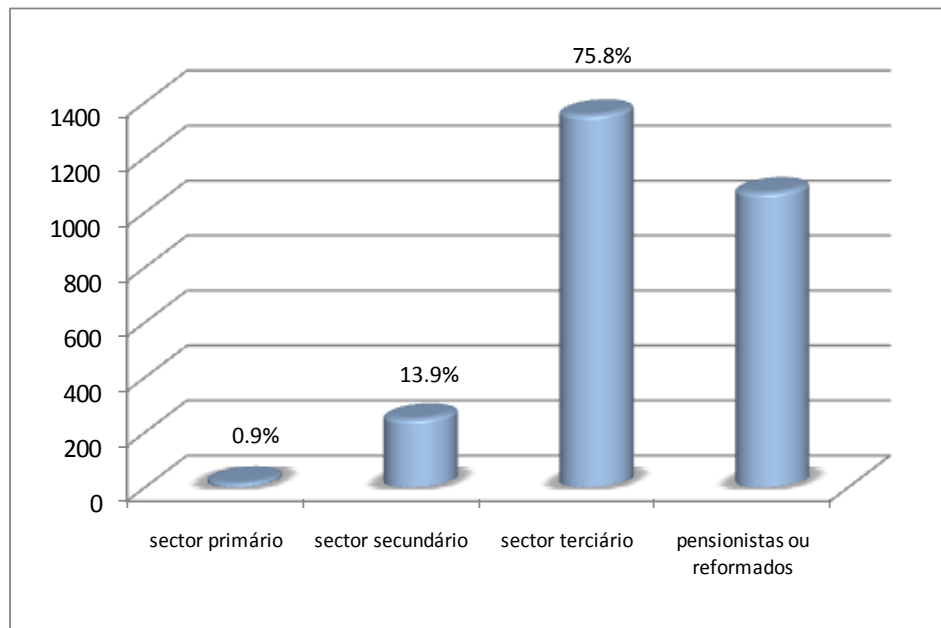


Figura 80 – Residentes empregados, por sector de actividade<sup>32</sup> e residentes reformados ou pensionistas – área de estudo Mercês (fonte dos dados: INE)

Além das cartas que foram apresentadas contendo valores de densidade relativos a vários indicadores, apresentam-se no Anexo 2, no final do documento, um conjunto de outras cartas, relativas à área de estudo Mercês, que se julgou importante incluir, contendo a representação de outros indicadores, ao nível da subsecção.

### 5.3.2. ALVALADE

Apesar de ser dividida num menor número de subsecções estatísticas (devido à dimensão muito superior da maioria dos quarteirões), não só a área (411.929 m<sup>2</sup>), como também a população da área de estudo Alvalade são bastantes superiores às da zona de estudo descrita anteriormente. Em 2001, residiam na área de estudo delimitada incluída no Bairro de Alvalade, 7307 habitantes.

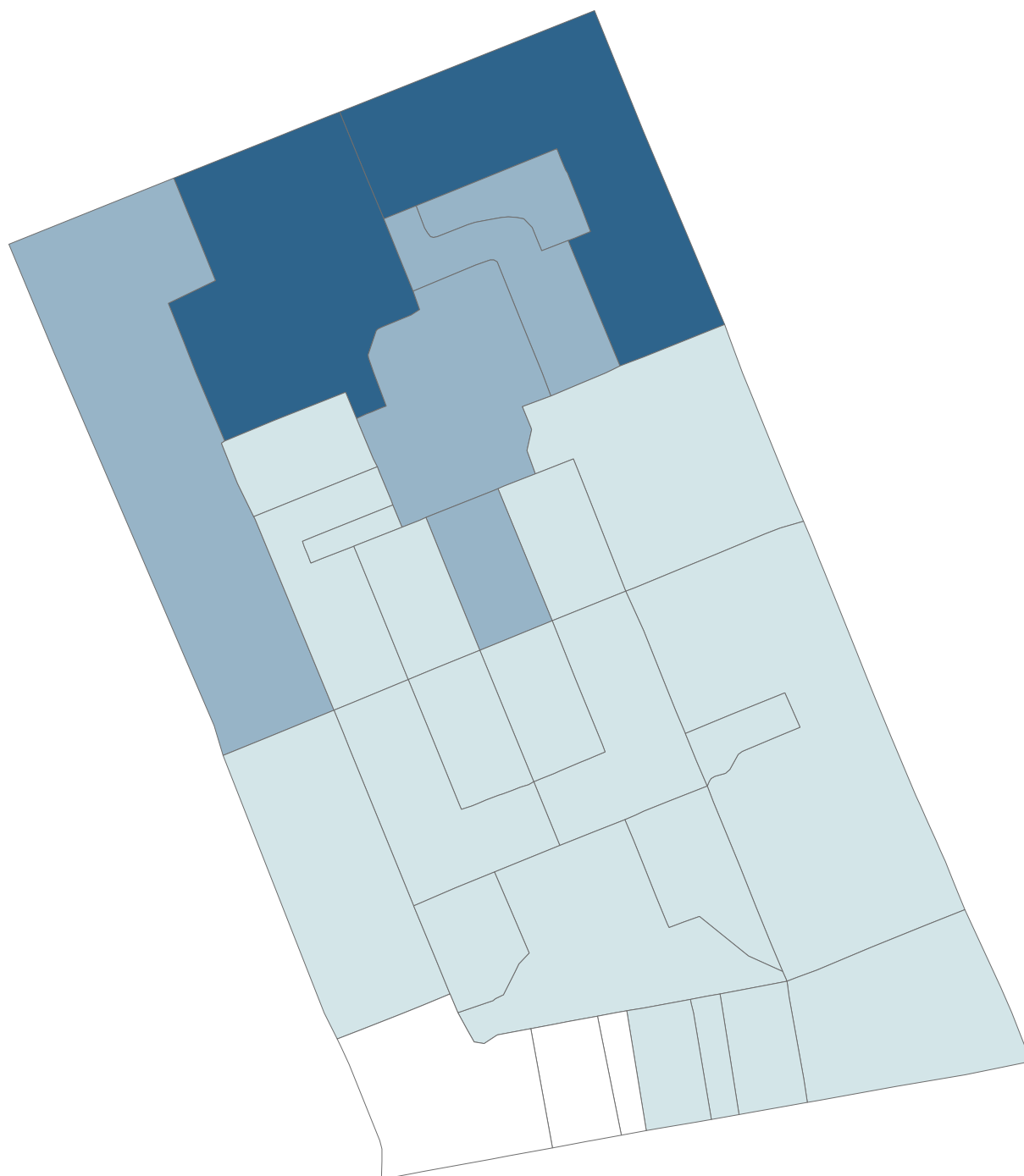
A área apresenta um total de 3715 alojamentos, sendo que 85% destes alojamentos são alojamentos familiares de residência habitual, e 10% dos alojamentos encontravam-se vagos em 2001.

De acordo com o que se pode observar no gráfico seguinte, a população residente na área de estudo Alvalade é ainda mais envelhecida do que a da área de estudo Mercês. Os idosos (idade superior a 65 anos) constituem 34% da população da zona, enquanto que as crianças (0-9 anos) representam 6% e os jovens (10-24 anos) cerca de 14%.

A tendência de envelhecimento revelou-se muito forte de 1991 para 2001, tendo aumentado em 7% a população residente com mais de 65 anos (CML, 2004).

A Carta 13 representa a densidade populacional presente na área de estudo Alvalade, ao nível da subsecção estatística. As Cartas 14 e 15, apresentam, respectivamente, a densidade de indivíduos residentes com idade entre 0 e 4 anos, e de indivíduos de idade superior a 65 anos. No Anexo 2 são apresentadas as cartas relativas aos restantes escalões etários.

<sup>32</sup> A percentagem apresentada é calculada sobre a população activa.



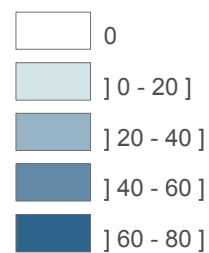
Carta 13

1:5 000

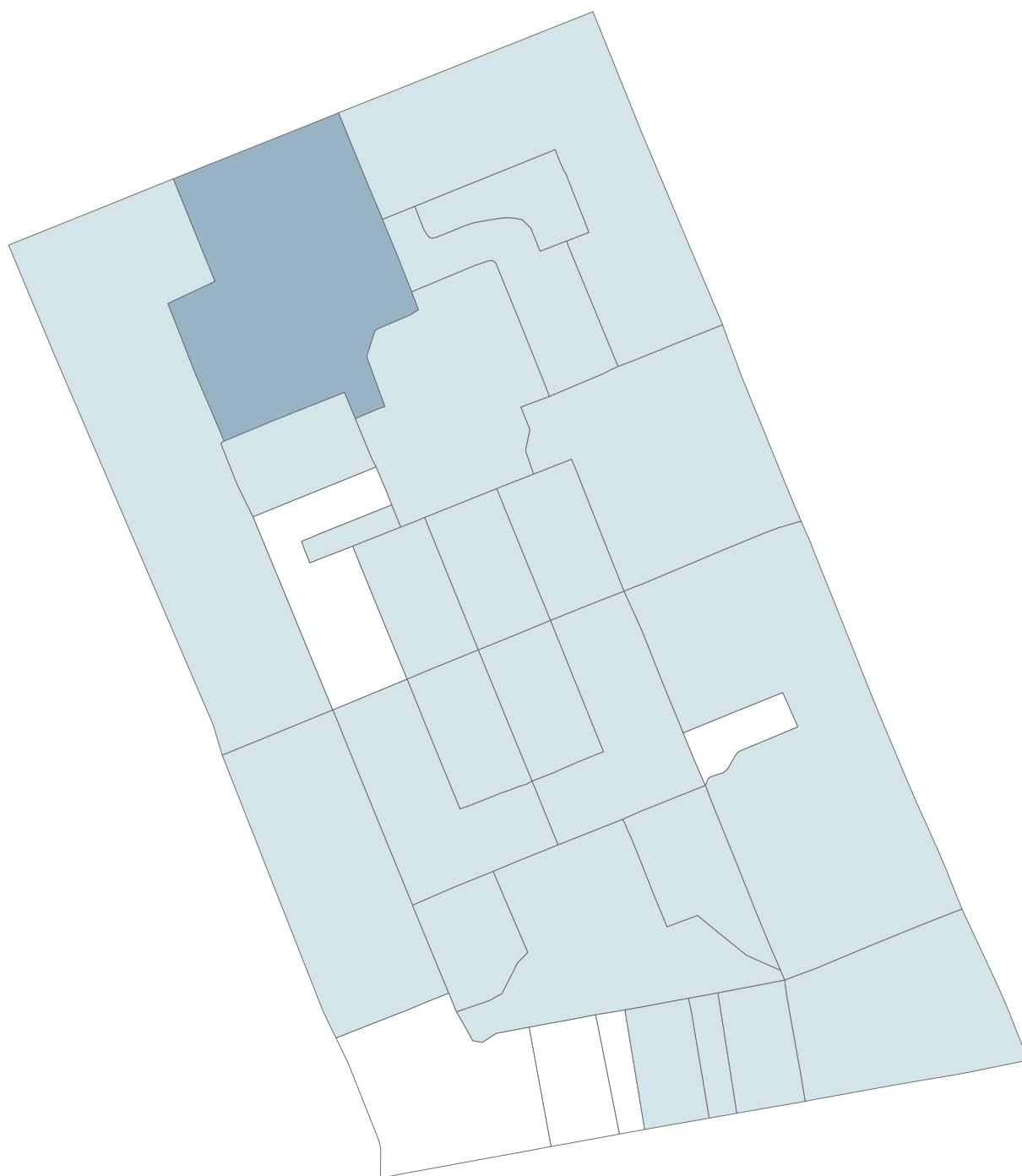
Densidade Populacional por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

TTR / km2

(Fonte: INE, 2001)







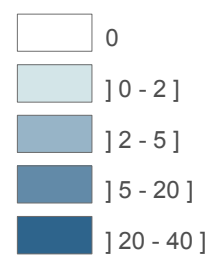
Carta 14

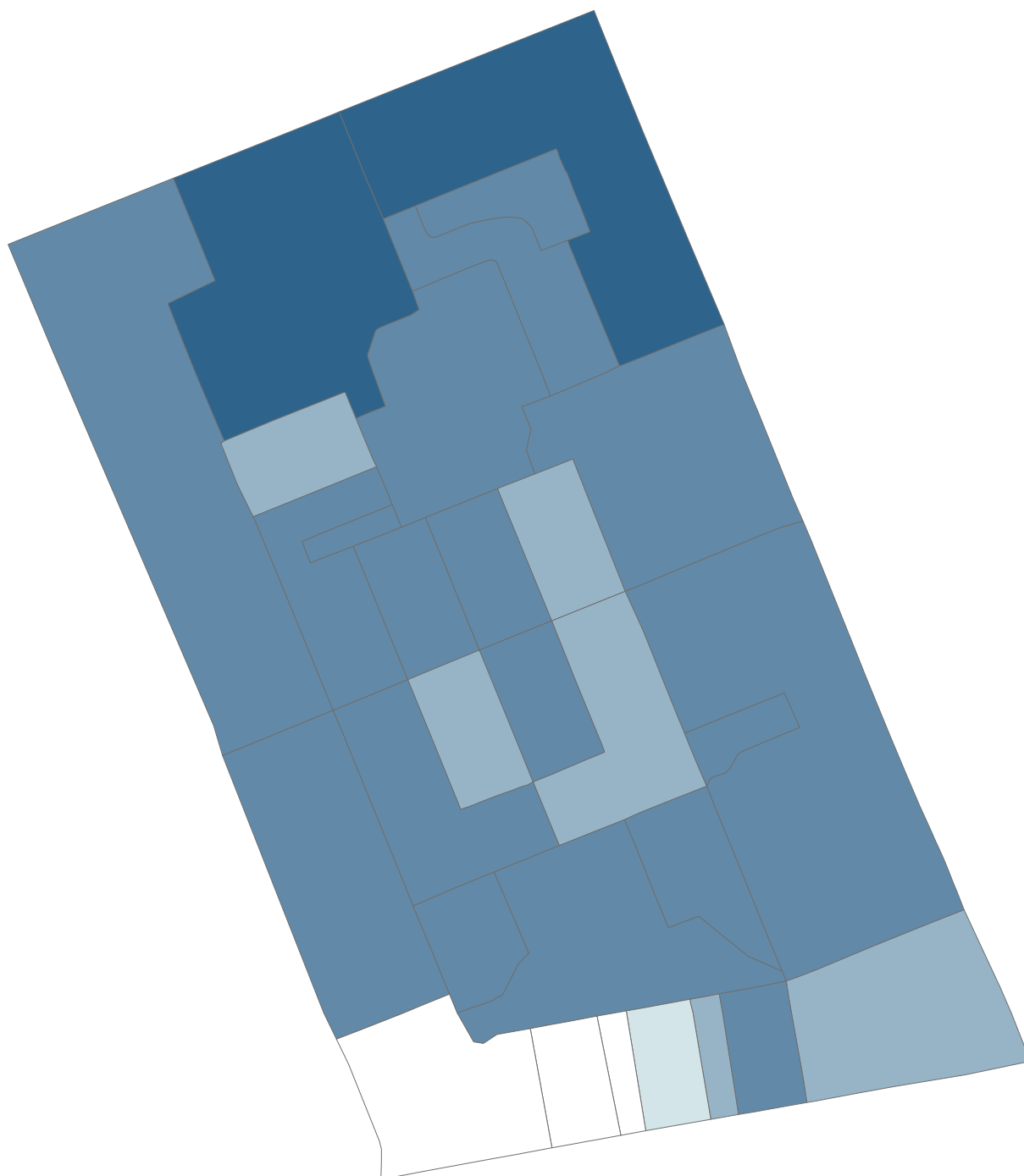
1:5 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 0 e 4 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR0\_4 + MR0\_4) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)





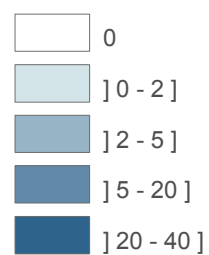
Carta 15

1:5 000

Densidade de indivíduos residentes com 65 ou mais anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR65 + MR65) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



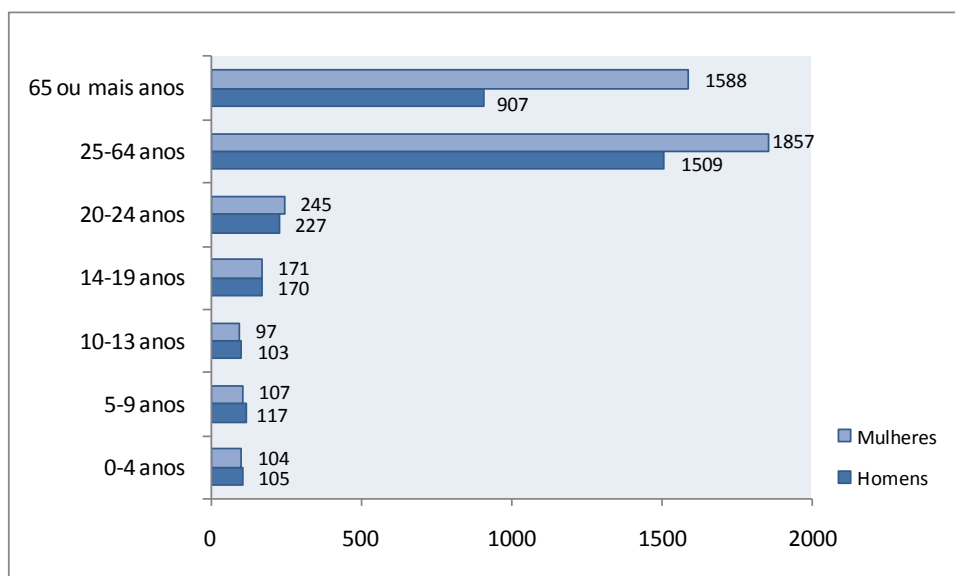


Figura 81 - Estrutura etária da população residente – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE)

No que respeita à estrutura familiar, as duas áreas de estudo são bastante idênticas. Como evidencia o gráfico que se segue, num total de 3275 famílias clássicas a residir na área, existe uma clara maioria de famílias compostas por uma ou duas pessoas. Estas são, em grande parte dos casos, pessoas que ocuparam as casas de renda económica do bairro aquando da sua construção, que aqui formaram a sua família, e que hoje voltam a estar sozinhas. A percentagem de famílias com pessoas de 65 anos ou mais (55%) é bastante superior à percentagem de famílias contendo, pelo menos, um membro com idade inferior a 15 anos (14%).

Nas Cartas 16 e 17 estão representadas as densidades, ao nível da subsecção estatística, de famílias clássicas constituídas por 1 ou 2 pessoas, e de famílias clássicas constituídas por 3 ou 4 pessoas, respectivamente, para a área de estudo Alvalade.

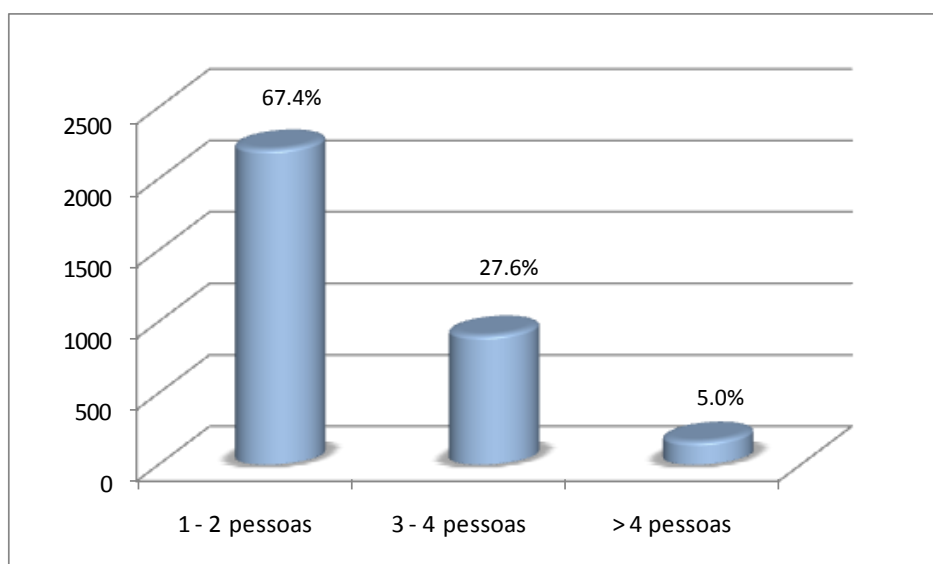
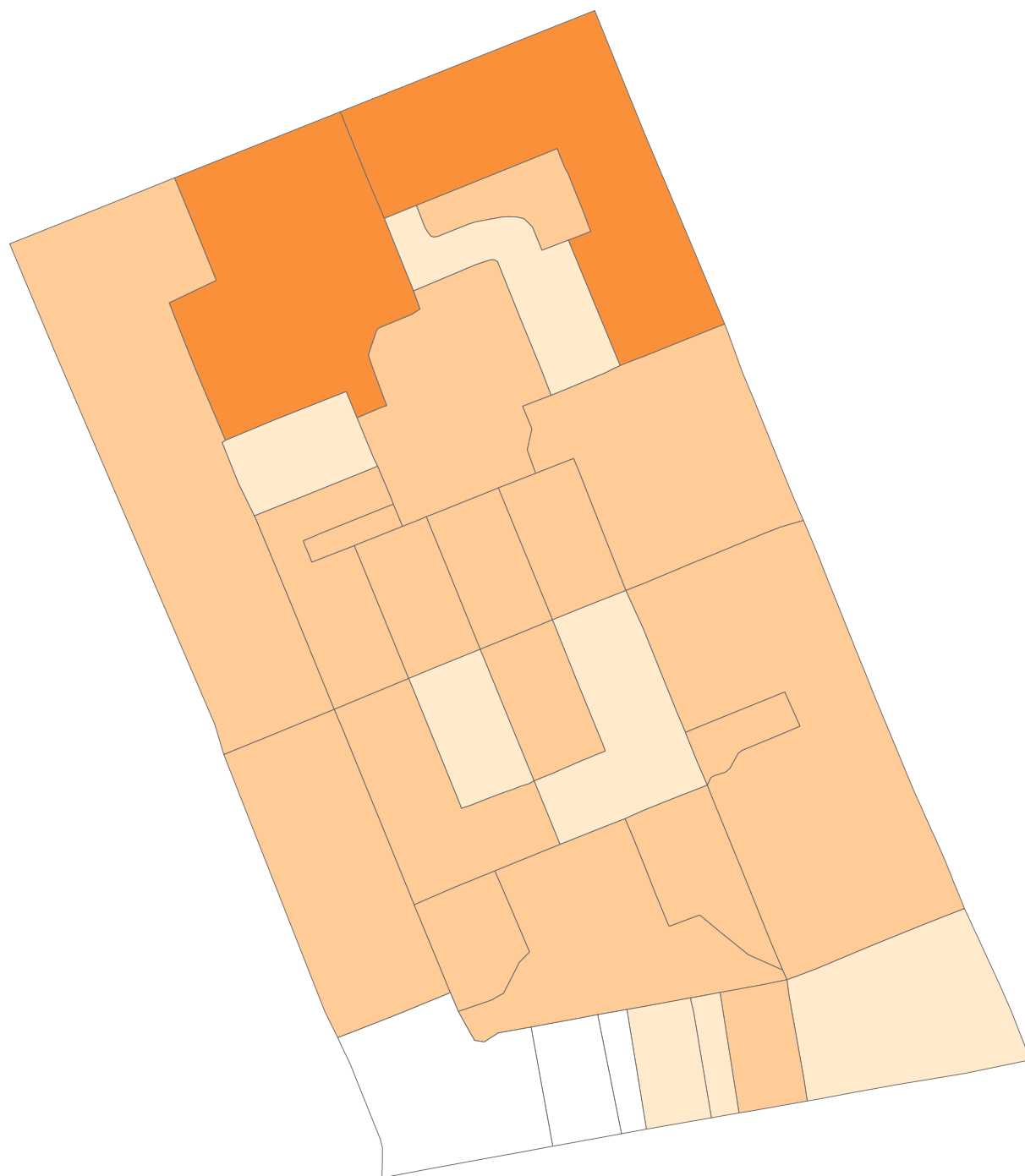


Figura 82 - Famílias clássicas – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE)



Carta 16

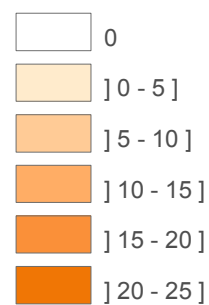
1:5 000

Densidade de Famílias Clássicas com 1 ou 2, pessoas por subsecção estatística

Área de estudo Alvalade

FCR1\_2 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





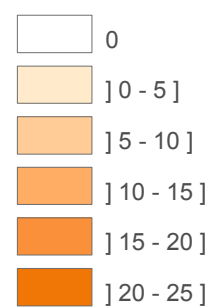
Carta 17

1:5 000

Densidade de Famílias Clássicas com 3 ou 4 pessoas, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

FCR3\_4 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)



No caso de Alvalade, continua a ser relevante a percentagem de residentes que apenas concluíram o 1º ciclo do ensino básico. Em relação à zona das Mercês, não só a percentagem de residentes que não sabem ler nem escrever é inferior, como é superior a percentagem de indivíduos com um curso superior completo.

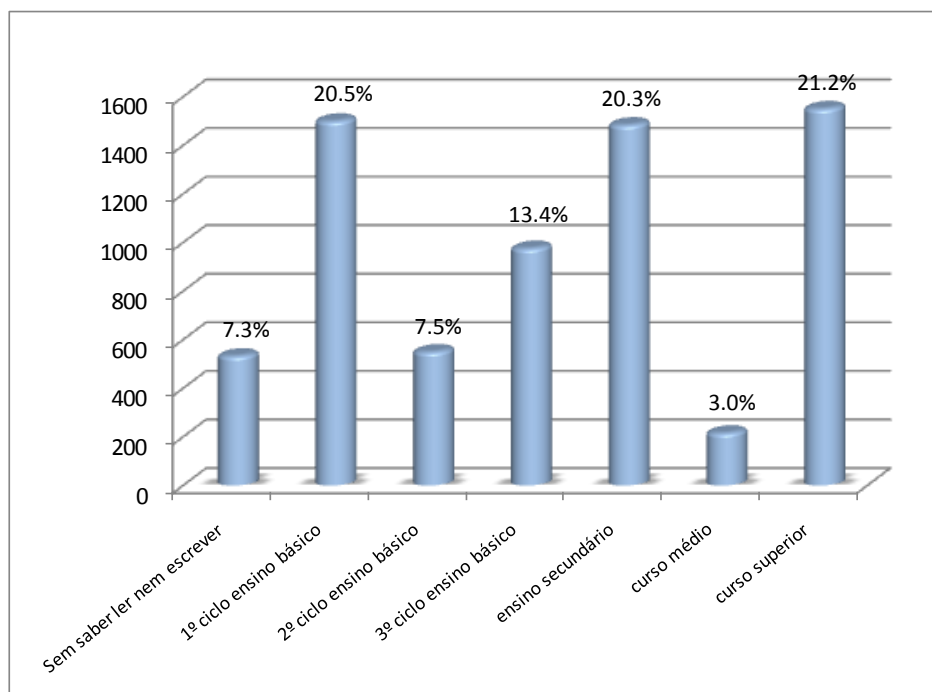
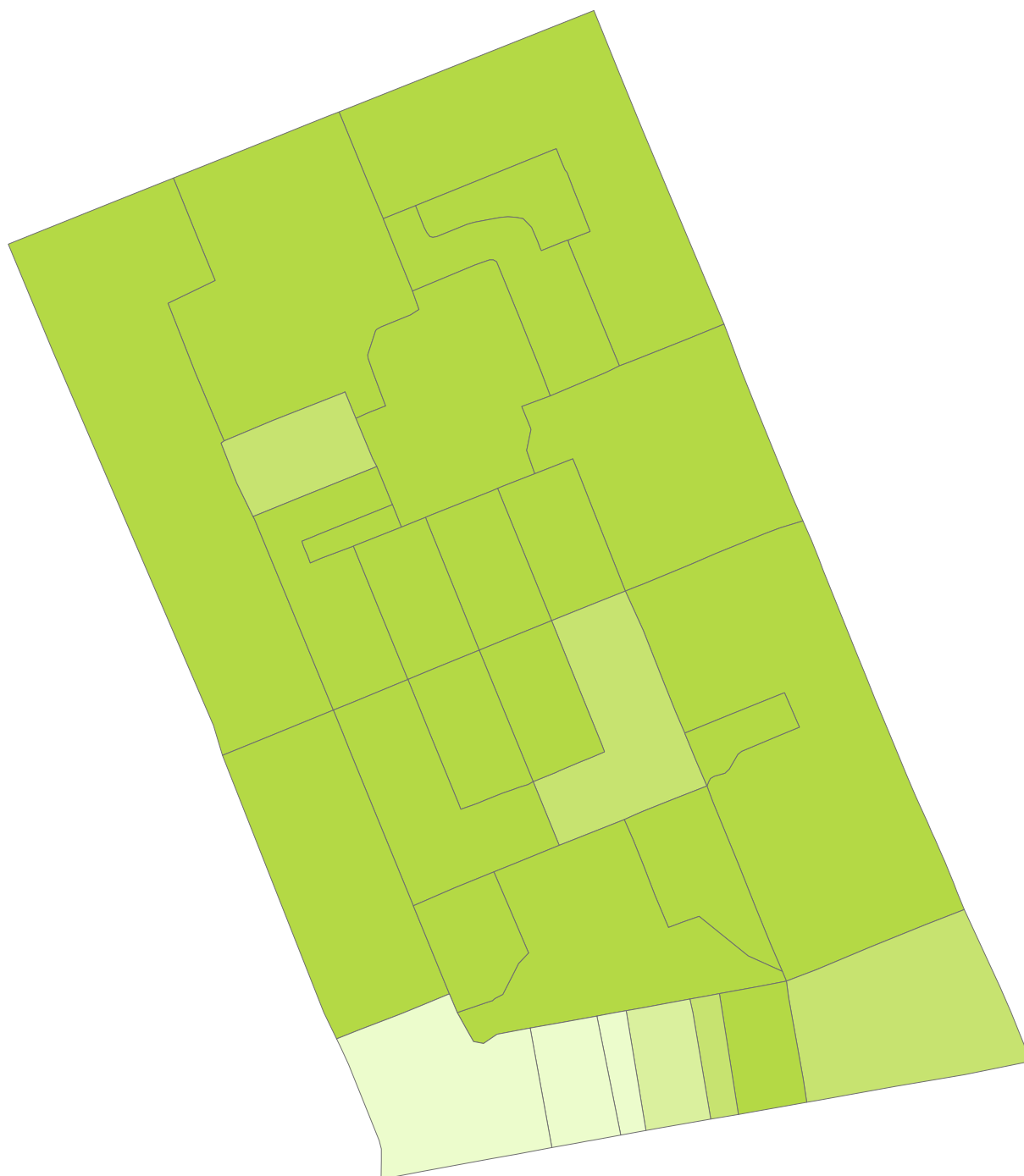


Figura 83 - Formação (concluída) dos residentes – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE)

A população activa representa, na área de estudo de Alvalade, cerca de 42% da população residente. Os reformados continuam a constituir uma fatia substancial da população residente, sendo cerca de 2393 (33% da população). Como é de esperar, uma minoria de indivíduos está empregada nos sectores primário e secundário. No que toca aos desempregados, no ano de 2001 existiam 217 desempregados na zona seleccionada, correspondendo a uma taxa de desemprego de 7%. Tal como no caso da zona das Mercês, é de esperar que este valor tenha aumentado nos últimos anos.

Nas Cartas 18 e 19, apresentadas seguidamente, está representada a densidade, ao nível da subsecção estatística, de indivíduos residentes reformados ou pensionistas, e de indivíduos empregados, respectivamente.



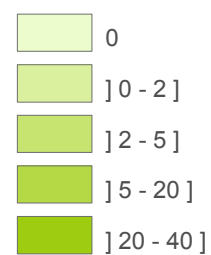
Carta 18

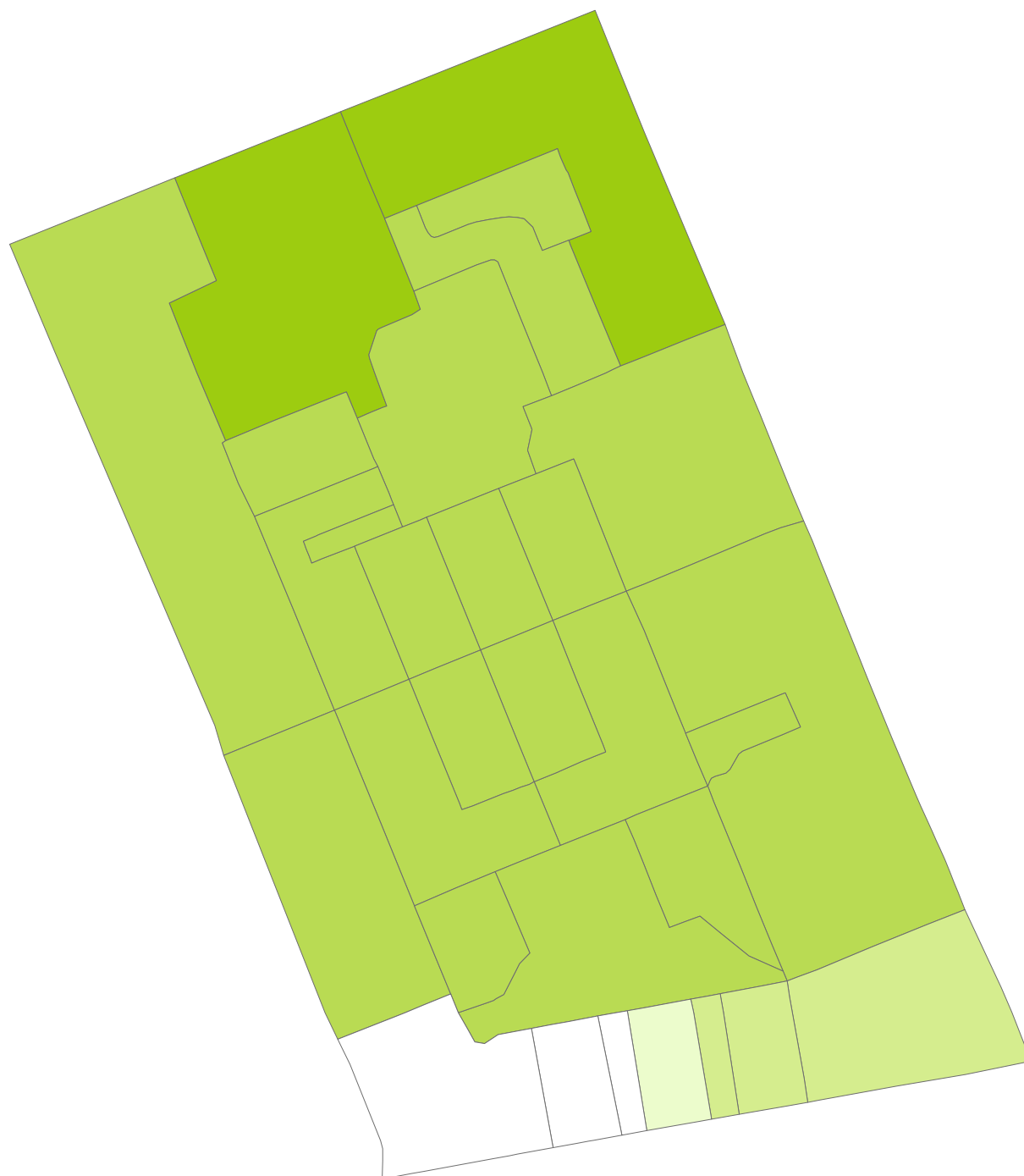
1:5 000

Densidade de indivíduos residentes pensionistas ou reformados, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

IR\_PR / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





Carta 19

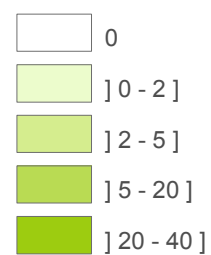
1:5 000

Densidade de indivíduos residentes empregados, por subsecção estatística

Área de estudo Alvalade

IR\_EP / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





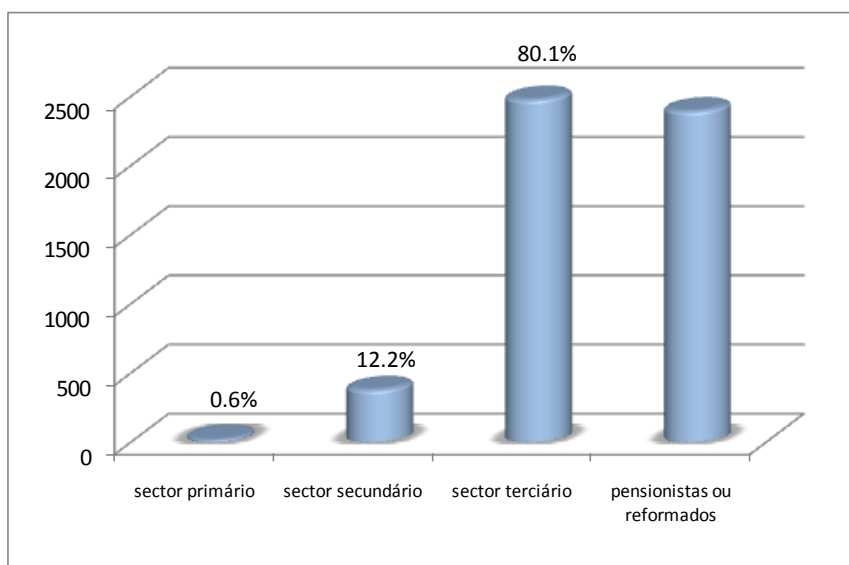


Figura 84 - Residentes empregados, por sector de actividade<sup>33</sup> e residentes reformados ou pensionistas – área de estudo Alvalade (fonte dos dados: INE)

À semelhança do que acontecia para a área de estudo descrita anteriormente, as restantes cartas contendo indicadores de densidade relevantes, ao nível da subsecção estatística, apresentam-se no Anexo 2.

#### 4.4. TRABALHO DE CAMPO

O trabalho empírico efectuada nas áreas de estudo incluiu a observação detalhada da zona, assim como a realização de entrevistas individualizadas a vários residentes. Esta vertente prática foi extremamente importante, tendo em conta o objecto de estudo do trabalho, visto que uma das linhas fundamentais da estratégia das *Home Zones* se prende precisamente com a auscultação das percepções e expectativas da população residente, antes de qualquer intervenção. Esta pequena amostra de trabalho empírico junto da população não se compara, porém, ao trabalho de envolvimento dos residentes que deve ser exigido antes (e ao longo) da implementação de uma HZ – este deve ser dotado de variados métodos, que permitam ir de encontro aos vários sectores da população, e que cubram uma parte muito substancial desta. Este não é, contudo, um processo fácil.

A metodologia de recolha de dados, seleccionada tendo em conta a limitação de recursos e de tempo inerente ao trabalho, baseou-se, segundo a teoria da metodologia de investigação, na realização de *inquéritos por entrevista estruturada* (presença do investigador; perguntas directivas e estabelecidas previamente, iguais para todos os inquiridos)<sup>34</sup>, podendo o tipo de entrevista classificar-se como *entrevista mista centrada*<sup>35</sup> efectuada sobre uma *amostragem não probabilística de conveniência*<sup>36</sup>.

A ideia desta análise empírica consistiu num conhecimento das áreas de estudo que vá para além das questões de desenho urbano e dos problemas visíveis ao nível do espaço público, observando também o panorama social, numa sondagem relativamente informal, de contacto com a população, que permita entender melhor, a um nível real, os temas que foram focados nos capítulos mais teóricos deste

<sup>33</sup> A percentagem apresentada é calculada sobre a população activa.

<sup>34</sup> Segundo Carmo e Ferreira, 2008.

<sup>35</sup> Segundo Grawitz (Carmo e Ferreira, 2008).

<sup>36</sup> Segundo Carmo e Ferreira, 2008.

trabalho: aferir a noção de *vizinhança* dos residentes e a sua relação com ela, as suas impressões acerca da existência ou não de uma comunidade local, a sua visão do estado do espaço público envolvente, o seu grau de abertura à participação cívica e a uma estratégia idêntica à das HZ. Desta forma, o modelo de entrevista elaborado encontra-se dividido em três partes fundamentais, correspondentes aos temas: (i) *Vizinhança*, (ii) Espaço Público, e (iii) Futuro/Participação.

Foram ensaiados alguns formatos de entrevista até se definir a estrutura e extensão mais adequadas para o guião de entrevista. O guião final, utilizado nas entrevistas de que resulta a análise que se segue, apresenta-se no Anexo 3. As entrevistas foram realizadas na rua, a residentes das áreas em estudo, em variados períodos do dia, quer em dias úteis, quer em dias de fim-de-semana. Efectuaram-se 30 entrevistas na área de estudo Mercês, e 23 entrevistas na área de estudo Alvalade. O número de entrevistas no caso de Alvalade acabou por ser inferior, pela homogeneidade da estrutura de resposta que foi surgindo ao longo do processo de recolha de dados. A sistematização das respostas às entrevistas encontra-se nos Anexos 4 e 5, para as áreas de estudo Mercês e Alvalade, respectivamente.

As entrevistas acabaram por dar origem a várias conversas interessantes, sobre a forma como os residentes olham para a sua zona, os problemas que os preocupam, as descrenças e as queixas, mas também as qualidades e potencialidades que reconhecem convictamente na sua área de residência, a sua ligação e apropriação ao lugar, o seu orgulho.

É importante, no entanto, referir a principal dificuldade e limitação inerente ao processo de entrevista, que tem a ver com a estrutura etária da amostragem: dado que a única forma possível de abordagem foi o contacto directo, na rua, a grande maioria das pessoas inquiridas têm mais de 65 anos. São pessoas que utilizam mais o espaço público da envolvente à residência, não só porque têm mais tempo disponível (a maioria encontrava-se a passear, ou a deslocar-se para fazer as compras diárias no comércio local), como também porque têm menos mobilidade. Em ambos os casos foi mais simples encontrar mulheres que respondam, do que homens. Porém, os homens, quando começam a responder, interessam-se mais, dedicando mais tempo a cada resposta, e iniciando conversas sobre o tema (a maioria dos inquiridos masculinos, quando entrevistados, estavam na rua a passear; talvez as mulheres sintam mais a urgência do tempo, por terem actividades em casa para cumprir). As pessoas idosas estão muito mais abertas a participar, ao contrário das pessoas mais jovens, que aparentam um estado constante de *pressa*, recusando-se, em geral, à resposta à entrevista. Este aspecto foi tido em consideração na análise de resultados, tendo-se revelado alguma cautela na elaboração de conclusões.

O trabalho de campo incluiu também um levantamento fotográfico. Alguns dos registos fotográficos foram já apresentados no ponto 4.2, os restantes apresentam-se de seguida, no ponto 4.5, correspondente à análise de resultados.

## **4.5. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS**

### **4.5.1. MERCÊS**

Na área de estudo Mercês foram entrevistadas 30 pessoas. Uma grande parte das pessoas que foi possível entrevistar tem idade entre os 61 e os 80 anos (60%). 27% dos inquiridos tem idade inferior, e 13% superior. 67% das pessoas entrevistadas eram do sexo feminino.

Quanto ao grau de formação da população entrevistada, predomina a habilitação do 4º ano do ensino básico, correspondendo a uma fracção de 50%. As restantes pessoas distribuem-se mais ou menos uniformemente por diversos graus de formação. Apenas dois dos entrevistados possuíam um curso superior.

No que toca à actividade, os reformados constituem uma parte muito relevante da amostra – cerca de 73%. Os restantes têm profissões de baixo rendimento (aproximadamente 17%), alto rendimento (apenas 1 dos entrevistados) ou estão desempregados (aproximadamente 7%).

### Vizinhança

A maioria das pessoas entrevistadas (93%) afirmou conhecer alguns dos seus vizinhos. Uma resposta muito habitual à questão “*Conhece algum dos seus vizinhos?*” é “*Todos.*”. 43% afirma conhecer mais de 20 vizinhos, do seu prédio ou da rua (dois dos entrevistados afirmaram mesmo conhecer mais de 50 vizinhos, por viverem há muito tempo na zona), enquanto que 36% refere apenas conhecer entre 1 e 10 vizinhos. Em geral, as pessoas mostram confiança nas pessoas que vivem na sua área de residência (90%), tendo-se, registado, porém, algumas respostas condicionais, do tipo: “Sim, mas só em algumas pessoas.”

No que refere à existência de uma comunidade local, as opiniões estão mais divididas – 43% considera que existe uma comunidade entre os vizinhos, 47% considera que não, e cerca de 10% não sabe responder à pergunta. Alguns dos entrevistados acrescentaram à resposta comentários como “*Existe entre os antigos, os novos são bichos do mato.*” ou “*Já houve mais, antes éramos uma família*”. Um dos entrevistados referiu ainda que, em torno da sua residência, existe uma comunidade, por viver num pátio (R. Academia das Ciências). Apesar desta divisão, uma parte importante da população entrevistada (70%) olha com alguma importância e considera positiva a existência de uma comunidade local. Metade das pessoas que afirmou a existência de uma comunidade local considera-se *muito* envolvida nela, enquanto que a outra metade se considera *um pouco* ou *nada* envolvida.

A afirmação do gosto pela zona de residência está presente numa grande parte dos entrevistados (87%), embora se observe alguma nostalgia em relação ao que *a zona era*, e que *agora já não é*. O apeço pela zona está extremamente ligado às raízes, sendo que muitas das pessoas entrevistadas vivem aqui há mais de 30 anos. Não escolheram a zona onde vivem, mas muitos hoje não escolheriam outra zona da cidade. O espaço tem uma identidade, uma história e uma familiaridade, tendo-se registado afirmações como: “*Fui criado aqui.*”, “*Conheço toda a gente.*” ou “*Isto é quase como uma aldeia.*”. Para além desse aspecto, os elementos mais positivos que os residentes entrevistados atribuem à zona<sup>37</sup> são a proximidade à baixa, a centralidade (“*Está perto de tudo.*”) e a tranquilidade de algumas ruas, e, em seguida, a boa cobertura de transportes, o facto de ser uma zona protegida, por se situar no centro histórico, e ainda a existência de comércio tradicional, embora algumas das pessoas tenham exprimido a preocupação por várias lojas estarem a encerrar as suas portas.

No que toca a aspectos negativos, o factor mais focado é, sem dúvida, a inquietação e a insegurança que se sente, principalmente associada à frequência de determinadas ruas e ao receio de furtos. De seguida, as pessoas referem também a sujidade e a proliferação de lixo pelas ruas como uma preocupação. Com menos representatividade, outros factores são referidos como o encerramento das lojas, o barulho, o vandalismo, a toxicodependência, a “*gente nova*”, entre outros.

60% dos entrevistados sente que vive num *bairro*, utilizando bastante outras ruas da envolvente à residência, além da sua, principalmente para as compras diárias ou para passear. Os 40% que afirmaram utilizar quase apenas a sua rua, referem que a maioria das actividades que frequentam ocorre noutras zonas da cidade.

<sup>37</sup> Nota: a maioria dos inquiridos refere mais do que um elemento.

No que respeita à frequência de actividades desenvolvidas por organizações locais, seja a Junta de Freguesia, seja a paróquia, sejam outras entidades, a adesão é de 27%, embora algumas das pessoas que afirmaram não frequentar esse tipo de actividades tenham partilhado que gostariam de o fazer. Das actividades referidas, destaca-se a hidroginástica, actividade promovida pela Junta de Freguesia das Mercês. Outras actividades são a natação, o curso de informática, a ida ao centro de dia, os passeios pontuais organizados pela Junta de Freguesia, actividades ligadas à paróquia, como o voluntariado ou o coro.

Quando é pedido aos entrevistados para se pronunciarem acerca da importância de determinadas relações de *vizinhança*, a mais consensual é, sem dúvida cumprimentar os vizinhos na rua (97% dos inquiridos considera esta atitude importante). Os entrevistados já não se sentem tão confortáveis com a hipótese de *filhos dos vizinhos brincarem uns com os outros na rua*. Embora considerem que seria muito positivo (77%), a resposta é influenciada pela insegurança que sentem nos dias de hoje – “*Hoje em dia é difícil.*”, “*Antigamente é que era, agora é triste.*”, “*Já não se usa.*”, “*Esta é outra geração.*”.

A abertura é inferior quanto a *ser convidado para casa de um vizinho* – cerca de 38% classifica esta como uma vivência positiva (referindo alguns exemplos concretos, entre pessoas da mesma geração), mas 60% considera que isso já ultrapassa o que deve ser uma relação entre vizinhos. Um dos entrevistados exprimiu: “*Já lá vai o tempo...*”. Por fim, quanto a *participar em actividades em conjunto com os vizinhos*, 57% dos inquiridos considera importante e positivo.

Da pequena amostra de população abordada, foi possível ficar a entender melhor (ou a confirmar) qual a estrutura, neste momento, da população que vive no centro histórico, em particular nesta zona. Estamos perante dois grupos claramente distintos, e entre os quais não existe, na maioria dos casos, qualquer relação. Temos presentes, no mesmo espaço, dois estilos de vida completamente distintos, e que raramente se cruzam:

- Em primeiro lugar, a população idosa ou prestes a entrar nesta idade, composta pela(s) geração(ões) seguinte(s) a uma geração que ali se instalou há quase 100 anos. Os seus pais ou avós viveram ali, e ali estabeleceram as suas relações “*na altura em que havia comunidades na vizinhança...*”, segundo o que exprimem alguns dos inquiridos. Os filhos e netos dessa geração, que também já conheciam a maioria das pessoas, ali ficaram a viver, muitos nas casas dos pais/avós, que entretanto morreram. Estes filhos ou netos têm hoje entre 60 e 80 anos. Muitos vivem lá há 30 ou 40 anos, outros desde sempre. Quando ali chegaram, ou à medida que foram crescendo, estabeleceram as suas relações, que ficaram praticamente estáticas no tempo. Neste grupo existe ainda algum sentido de *vizinhança* e solidariedade. As pessoas cumprimentam-se naturalmente na rua e preocupam-se umas com as outras. Algumas envolvem-se bastante, e frequentam a casa dos vizinhos. Os vizinhos são os seus amigos. Outras, criam alguma distância, apesar de conhecerem muita gente de vista da sua envolvente. Têm bastante medo da rua e/ou acham que já não têm idade para muita coisa, refugiando-se nas suas casas. São descrentes não só em relação a possíveis melhorias na zona, como em relação a tudo na vida.  
Este grupo, que se auto-designa, espontaneamente, de “os antigos”, faz a sua vida pela zona, e encontra ali base para a satisfação das suas necessidades básicas (compras do dia-a-dia, trabalho - no caso das pessoas que ainda trabalham em pequenos ofícios - ex: costureira).
- Em segundo lugar, o grupo com o qual praticamente não houve contacto durante a recolha de dados, das pessoas que se mudaram recentemente para a zona (os chamados *gentrifiers*), em geral devido à requalificação urbana desta zona, que avança com bastante

dinâmica (pelo menos no que diz respeito à reabilitação física - inúmeros empreendimentos novos estão a surgir na zona, construídos a partir de edifícios antigos, e são ainda reabilitadas algumas fracções independentes). Esta é uma geração jovem, de recentes pais de família ou solteiros/pessoas sem filhos, da classe média-alta e alta, que vêem aquela zona como um local "in" ou "pitoresco" para viver (muito perto do Bairro Alto, do Chiado, de zonas culturalmente cada vez mais vibrantes). Estas pessoas não fazem, em geral a sua vida no bairro e têm o seu raio de oportunidades alargado por toda a cidade ou até para além dela, segundo as variadas relações que estabelecem, as possibilidades que têm e os interesses variados.

Observam-se, ainda, como recentes habitantes da área pequenos grupos de imigrantes, em particular oriundos da Ásia, que o grupo tradicional residente tem também dificuldade em acolher, pelas dinâmicas negativas que consideram que aquelas comunidades introduzem na sua zona.

Estes grupos vivem vidas separadas, no mesmo bairro. Não deixa de ser curioso que o grupo que mais mantém relações de *vizinhança* (os que vivem há mais tempo na zona) seja provavelmente o que mais critica a área em termos de insegurança e perda de qualidade. Talvez porque tenham assistido a um ambiente de rua na sua "época áurea", e se tenham vindo a desiludir ao longo dos tempos.

A análise social feita pela Câmara Municipal de Lisboa, em 2004, a uma área adjacente à área de estudo, de características muito similares, englobando parte das freguesias de Santa Catarina e de S. Paulo, já retirava algumas observações idênticas às que se verificaram nesta pequena experiência empírica: em geral as pessoas encontram-se satisfeitas com a zona onde vivem; o gosto face à casa e ao espaço habitado ligam-se ao facto de este ser considerado um espaço de convívio e de relação, e um espaço onde é passada a maior parte do tempo. Segundo os resultados do estudo, sente-se, nesta zona, uma apropriação social e simbólica do espaço. Socialmente, os residentes parecem demonstrar uma imbricação directa entre os sentimentos de pertença identitários e o meio físico e social envolvente. Pode dizer-se que o espaço se encontra organizado numa rede de relações estruturadas, tendo por base a proximidade de residência, mas também um sentir comum (adaptado de CML, 2004).

As relações de sociabilidade são, neste contexto, fortemente marcadas pelo inter-conhecimento e pela entreaajuda. As condições materiais de existência, marcadas por dificuldades de natureza diversa, principalmente pela degradação habitacional e pela memória de um passado de "dificuldades", reforçam o espírito de solidariedade e activam as ajudas mesmo sob um pano de fundo de intensa conflitualidade, e com o perigo do fechamento deste grupo social (CML, 2004). Por outro lado, no que toca à *nova população* do bairro, por estas condições não se verificarem nos padrões de vida destes novos moradores, a tendência é para o individualismo, a privatização e o alargamento de relações por toda a cidade, e menos pela área envolvente à residência.

### **Espaço Público e Tráfego**

Uma parte significativa dos inquiridos (73%) afirma passar algum tempo do seu dia na rua, na envolvente à sua casa. O valor elevado desta percentagem justifica-se, principalmente, por a amostra ser constituída, maioritariamente, por pessoas que já se encontram reformadas. Este tempo é passado, principalmente, a passear (mais referido pelos homens) ou a fazer as compras do dia-a-dia (mais referido pelas mulheres). Referem-se outras ocupações como as deslocações para outras actividades, ir ao café ou *ver quem passa/conviver*. Das pessoas que afirmam passar algum tempo na rua, uma fracção considerável, cerca de 32%, refere passar na rua mais do que 4h por dia.

No que respeita à classificação do espaço público da zona, a opção que revela mais adeptos é a intermédia – razoável (50%). 23% dos inquiridos considera que o espaço público é *bom*, e nenhum o classifica como  *muito bom*. 20% classifica-o como  *mau*, e 7% como  *muito mau*. Em geral, os inquiridos não revelam fortes aspectos atractivos em relação ao espaço público, fazendo especialmente referência aos jardins mais próximos, designadamente o Jardim do Príncipe Real (não existem jardins dentro do perímetro da área de estudo). Apesar de não ser muito distante da área seleccionada, este encontra-se a uma cota bastante elevada, em relação à área de estudo, funcionando, para os residentes desta zona, como um equipamento de uso ocasional, e não como um jardim de complemento à função residencial. Os entrevistados valorizam, ainda, a arquitectura e o carácter patrimonial da zona, e referem ainda a R. da Academia das Ciências como uma zona atractiva do bairro. A resposta é mais directa quando se questiona os residentes acerca dos aspectos menos atractivos no espaço público. O aspecto mais frequentemente referido é o lixo/sujidade das ruas (principalmente relativa aos animais). São feitas também referências à degradação, perigo de escorregamento e largura reduzida dos passeios, bem como ao estacionamento indevido, mas sem dúvida que a questão da falta de higiene é a que mais incomoda os residentes entrevistados.



Figuras 85 e 86 – Falta de higiene e de civismo no espaço público da área de estudo Mercês (fotografias da autora)



Figura 87 – Degradação do pavimento numa rua da área de estudo Mercês (fotografia da autora)

Algumas pessoas fizeram referência aos pilaretes (dissuasores de estacionamento) que foram recentemente colocados em algumas das ruas, considerando esta medida positiva. No entanto, queixam-se por os pilaretes estarem colocados a ocupar uma grande parte do passeio. Apesar de alguns passeios terem sido alargados (ex: Calçada do Combro), na verdade, o espaço disponível para a circulação pedonal não se alterou substancialmente.

Quanto ao grau de segurança que sentem ao andar pela rua, as posições díspares e inconclusivas. As maiores percentagens estão associadas à classificação como  *muito baixo* (27%), mas também como  *bastante* (27%). 13% classifica como  *baixo*, 23% como  *razoável*, e menos pessoas, 10%, atribuem a classificação de  *muito elevado*. Note-se que, para a maioria dos entrevistados, quando se fala em  *segurança*, estes associam-na de imediato mais à questão humana do que propriamente a um nível físico, isto é, são transportados para sentimentos de insegurança em relação a algumas pessoas que frequentam a zona, a furtos, à delinquência e ao vandalismo, e menos em relação ao tráfego automóvel. Expressões como “ *Todo o cuidado é pouco.*” são proferidas.

Tendo em conta principalmente este sentimento, mas fazendo referência, neste caso, também, ao perigo introduzido pelo movimento de automóveis, praticamente toda a população inquirida, excepto duas pessoas, admite que não deixaria os seus filhos ou netos brincarem sozinhos na zona. Dois dos entrevistados referiram, ainda, que não existem lugares na envolvente para as crianças brincarem, e outro atribuiu a dificuldade à largura reduzida das ruas.





Figuras 88 e 89 – Focos de vandalismo no espaço público da área de estudo Mercês (fotografias da autora)

Nas respostas à questão relativa aos agressores presentes no espaço público da zona, a questão do receio de crime volta a aparecer. Em segundo lugar, aparecem os automóveis. Todavia, de um modo geral, as pessoas sentem-se mais prejudicadas pelos automóveis estacionados (que não deixam espaço disponível para o peão), do que propriamente pela sua circulação ou velocidades praticadas.

Em relação à intrusão por parte dos automóveis, as opiniões são divididas, sendo que 60% dos inquiridos se sente afectado, e 40% não. Esta intrusão, como se disse, diz respeito principalmente ao elevado espaço ocupado pelo automóvel em ruas cuja largura já é bastante reduzida. Um dos entrevistados exprimiu mesmo que *“As ruas são as mesmas, e os carros são cada vez mais.”*

A maioria das pessoas simplesmente não questiona o domínio do automóvel na cidade. Tratam o automóvel quase como “um deus”, que tem todo o direito de andar nas ruas. Alguns dos inquiridos nem chegam propriamente a sentir-se incomodados por terem de andar na zona dedicada ao tráfego automóvel, dado que os passeios, já bastante estreitos ou mesmo inexistentes, estão invadidos por estacionamento indevido. Mesmo as pessoas que não possuem automóvel não chegam a considerar essa necessidade como um problema, porque não vêem outra forma de as pessoas que têm carro o fazerem. Pessoas de idade, com dificuldades de mobilidade, não põem, muitas vezes, em causa este “estatuto elevado na hierarquia” que têm os automóveis em relação ao peão, nestas ruas. O tráfego automóvel é uma fatalidade, tem de existir, e desta única forma. Em geral, as pessoas entrevistadas nunca foram levadas a pensar se existe realmente ou não uma intrusão.





Figuras 90 e 91 – Desadequação do espaço público à procura de estacionamento e redução da área pedonal na área de estudo Mercês (fotografias da autora)

No que respeita à preferência modal por parte dos residentes inquiridos, o autocarro e o eléctrico são os modos mais utilizados, seguindo-se o modo a pé, o transporte individual, e, por fim, o metro. A maioria das pessoas inquiridas opta, normalmente, pelo transporte público. Todavia, tendo em conta o perfil muito característico desta amostra, isto não significa que essa seja a preferência dominante da população residente no bairro.



Figura 92 – Um “aventureiro” (fotografia da autora)

## Futuro e Participação

Quanto às alterações que os residentes entrevistados pediriam para a sua zona de residência, em primeiro lugar salienta-se a reabilitação dos edifícios. As pessoas têm apreço pela zona em que vivem, valorizando o seu carácter patrimonial, e olhando com tristeza para o seu estado de degradação. De seguida, aparecem, o arranjo dos pavimentos das ruas, e, ao mesmo nível, a limpeza, e a fiscalização que ofereça mais segurança à zona. Alguns entrevistados pedem simplesmente “*mais paz*”.

No que toca à questão da participação cívica, o estudo da CML anteriormente referido nota que, dos residentes inquiridos na zona de estudo (adjacente, e muito similar à zona Mercês), foram muito poucos aqueles que consideravam o desempenho de um papel activo dos residentes nas resoluções dos problemas da cidade. A responsabilidade da resolução destes problemas é atribuída, pelos residentes desta zona, aos poderes políticos locais, em particular à Câmara Municipal. Segundo o mesmo estudo, estamos perante um quadro relacional onde a cidadania é cada vez mais percebida como uma espécie de “abstracção jurídica”, algo que reflecte uma forte retracção dos actores sociais face ao exercício dos seus direitos e deveres de cidadania. Em grande medida, essa retracção tem sido aprofundada, num quadro de longa duração, pela falta de vontade e lugar de exercício de cidadania activa por parte das populações, em virtude das dinâmicas de relegação que têm sido objecto por parte dos poderes instituídos (CML, 2004).

O panorama não se revela tão pessimista no presente estudo empírico. Apesar de 57% dos entrevistados não terem demonstrado interesse em serem envolvidos, de alguma forma, nas decisões que se tomam acerca da sua área de residência, 13% responderam que talvez estivessem e, dos 30% que se mostraram interessados, vários exprimem um significativo entusiasmo em relação à participação. Algumas das pessoas entrevistadas apontaram a idade avançada como motivo para já não se quererem envolver. Um dos entrevistados mostrou-se “derrotado” em relação à questão da participação, afirmando que “*não vale a pena os residentes se pronunciarem, pois (para as autoridades locais) falam chinês*”. Outro referiu que iria ter problemas por não concordar com a maioria das pessoas. Outro ainda afirmou que tudo dependeria das pessoas que estivessem envolvidas. Todavia, alguns dos entrevistados que se revelaram abertos a esse envolvimento, disponibilizam-se para “*o que for preciso*”, sugerindo até que se organizassem “*reuniões na Junta de Freguesia, em que as pessoas pudessem expor os perigos e preocupações que sentem*”. Alguém exprimiu ainda: “*Isto antes fazia parte da nossa cultura. A Junta, que é quem está mais próximo do cidadão, devia ter mais abertura para ouvir as pessoas*”. Alguns já se encontram envolvidos com as Juntas de Freguesia (em particular a de Santa Catarina), em actividades ligadas à reabilitação urbana e ao apoio a determinados cidadãos com carências. Um dos entrevistados que se mostrou aberto a participar referiu que não vai às Assembleias de Freguesia por serem à noite.

Dos residentes que se mostraram disponíveis, 31% estaria disposto a dedicar um dia por semana, 23% estaria disposto a dedicar uma manhã ou uma tarde por semana, e outros 23% afirmam poder dar o tempo que fosse preciso. Os restantes 8% dedicariam cerca de um dia por mês.

Por fim, quando questionados acerca da possibilidade de implementação de uma estratégia com objectivos similares aos das HZ, 73% dos residentes inquiridos consideram que essa seria uma medida importante para a zona, 17% não concordam, e para 10% é indiferente. Muitas das respostas afirmativas, contudo, são acompanhadas de alguma descrença, preocupando-se, principalmente, com o destino do estacionamento:

“Seria interessante, mas aqui na zona não sei se será possível.”;

“Mas é impossível, por causa das ruas de acesso e dos sentidos.”;

“Só em determinados sítios.”;

“Se já temos problemas com estacionamento, seria complicado.”;

“Sim, desde que se arranjassem parques de estacionamento.”.

Por outro lado, outros entrevistados demonstram um apoio convicto à ideia, afirmando: “As pessoas levam o carro quase para dentro do café. Eu ando muito a pé. Nas zonas históricas o automóvel deve ter limitações.” ou “Há muita gente a andar de carro sem necessidade.”.

As pessoas que não demonstraram interesse pela estratégia, dão como razões o facto de as ruas serem apenas zonas de passagem, a satisfação apenas com os pilaretes dissuasores recentemente instalados, ou o perigo de as ruas ficarem “*mais mortas*”.

Apresenta-se, abaixo, uma síntese do diagnóstico baseado nos resultados obtidos quer no processo de entrevista, quer na observação e investigação acerca da zona, focada nos domínios que interessam ao objecto do presente estudo.

No que respeita à **População**:

- população envelhecida em declínio demográfico;
- elevada percentagem de famílias idosas e constituídas apenas por um ou dois elementos;
- fenómeno recente de *gentrificação*;
- fenómeno recente de multiculturalidade;
- segmentação entre “antigos” (população residente há mais de 30 anos) e “novos” (*gentrifiers*, população relativamente nova na zona, atraída pelas virtudes que ela oferece, ou comunidades de imigrantes);
- redes de *vizinhança* e entreajuda no seio da população mais antiga;
- forte identidade e sentido familiar atribuídos à zona pela população mais antiga;
- manifestação de gosto em relação à zona de residência;
- expressão, por algumas pessoas, da abertura a processos participativos, pela ligação afectiva à zona de residência;
- emergência de um conjunto de comportamentos desviantes que ameaçam a coesão do bairro (ex: toxicodependência e delinquência);
- dificuldade na permanência das populações mais jovens descendentes da geração que compõe a população antiga da zona, pelos elevados valores praticados no mercado da habitação.

No que respeita ao **Espaço** e ao **Tráfego**:

- malha urbana tradicional consolidada;
- valorização, por parte da população do carácter patrimonial da zona;
- mercado de habitação dinâmico, face aos novos empreendimentos resultantes de reabilitação urbana;
- emergência de novas tipologias – condomínios fechados – que perpetuam o contraste social e cultural entre grupos residentes, embora eventualmente pautada por novas modalidades de relacionamento e sociabilidade;
- quantidade significativa de alojamentos vagos;
- presença de formas tradicionais de comércio, valorizadas (e necessárias) por uma importante parte da população, ainda que com relativa depressão;
- boa cobertura de transportes públicos;
- ruas e passeios estreitos;

- sinais de vandalismo;
- sentimentos de insegurança;
- carências ao nível da higiene das ruas;
- problemas de estacionamento, que resultam do aumento da taxa de motorização e dos hábitos dos novos moradores
- espaço público pensado para um tempo em que a mobilidade se processava em moldes muito diferentes, e inadequação dos perfis das ruas ao volume actual de tráfego automóvel;
- atribuição inconsciente, por parte da população, de um estatuto muito elevado ao automóvel e de uma forte importância aos “direitos” do condutor;
- ausência de espaços ou equipamentos para a fruição pública.

#### 4.5.2. ALVALADE

Na área de estudo Alvalade foram entrevistadas 23 pessoas. Na amostra predominam as pessoas com idade entre os 50 e os 80 anos, sendo 13% dos inquiridos tinham idade inferior e 9% idade superior. 61% dos inquiridos são do sexo feminino.

O grau de formação da população inquirida é relativamente superior ao que se verificava na anterior área de estudo. Uma grande percentagem das pessoas entrevistadas (30%) concluiu apenas o 4º ano do ensino básico, mas uma percentagem também considerável possui uma licenciatura ou grau superior (39%). Os restantes têm como habilitações o 6º ou o 9º ano do ensino básico (9 e 13%, respectivamente). Apenas um dos entrevistados não estudou, e outro concluiu o curso geral do comércio.

No que toca à actividade, os reformados voltam a constituir uma parte muito relevante da amostra – 70%. Os restantes têm profissões de baixo ou médio rendimento.

#### **Vizinhança**

Todas as pessoas entrevistadas afirmaram conhecer alguns dos seus vizinhos. A resposta mais habitual à questão “*Conhece algum dos seus vizinhos?*” é, mais uma vez, “*Conheço todos.*”. É perceptível uma opção dupla de relação com a vizinhança: alguns são populares e orgulham-se em conhecer uma grande quantidade de vizinhos (43% afirma conhecer mais de 20 vizinhos, do seu prédio ou da rua, completando a resposta com expressões como “*Dou-me bem com todos.*” ou “*É tudo boa gente.*”); em muitos destes casos este conhecimento está associado ao facto de já viverem há muitos anos (ou desde sempre na zona), reflectindo um forte enraizamento; por outro lado, 48% afirma conhecer poucos vizinhos (menos de 10); as pessoas mais velhas referem como razão a crescente ocupação da zona com novas pessoas, nas respostas das pessoas mais novas há uma evidência de que os vizinhos que conhecem correspondem, essencialmente, às pessoas que residem no mesmo prédio. Poucas foram as pessoas (2) a afirmar conhecer entre 11 e 20 vizinhos.

Em geral, as pessoas afirmam ter confiança nos seus vizinhos (87%). Já no que respeita à existência de uma comunidade local, na rua ou na envolvente, as respostas são mais duvidosas, bastante renhidas (52% afirma que sim e 48% afirma que não). À resposta são acrescentados comentários como “*Já houve mais.*” ou “*Isso era antes, agora as pessoas são muito individualistas.*”. Apesar desta divisão, a grande maioria (todos, excepto um dos entrevistados, que considera indiferente), de uma forma ainda mais representativa do que se verificava na área de estudo Mercês, vê com muita importância (e também nostalgia) a ideia da existência de uma comunidade de vizinhos.

A maioria das pessoas que considerou existir uma comunidade local assume-se muito envolvido nessa comunidade, partilhando um sentimento de solidariedade. Note-se, porém, que toda esta dinâmica se verifica, em geral, entre as pessoas que vivem na zona há mais anos. As pessoas mais jovens entrevistadas assumem a percepção da existência de uma comunidade de vizinhos, mas não sentem que fazem parte dela.

O gosto pela zona de residência é praticamente unânime (apenas um dos entrevistados exprimiu não gostar da zona), sendo mais representativo do que na área de estudo Mercês. Várias pessoas exprimem forte ligação e contentamento por viverem aqui. Sentem-se enraizadas e seguras. Dentro dos aspectos que explicam mais essa satisfação<sup>38</sup>, estão, em primeiro lugar, a tranquilidade da zona, a sua localização central e a existência de muito comércio e serviços na envolvente. De seguida, aparece a boa servidão por transportes. Cinco dos entrevistados não conseguiram eleger um aspecto positivo, afirmando que gostam de *tudo* na zona. Alguns reflectem, ainda, forte apreço pela casa.

A importância da ligação afectiva à casa (e à zona de residência) poderá estar ligada não só ao facto de estarmos perante uma população envelhecida (com fraca mobilidade física), mas também ao facto de uma parte importante da população residir há muito tempo no mesmo local (fraca mobilidade geográfica), o que significa necessariamente uma ligação afectiva muito consolidada com a casa (CML, 2004) e com o bairro.

No que diz respeito aos aspectos que as pessoas elegem como menos positivos, salientam-se a falta de limpeza das ruas, a degradação dos passeios e a sua ocupação pelos automóveis, bem como a falta de civismo de algumas pessoas.

91% dos inquiridos afirma viver de uma forma geral todo o bairro, e não somente a sua rua, uma percentagem superior à que se verificava na zona de estudo Mercês. De facto, muitos dos residentes entrevistados foram abordados em ruas que não a da sua residência, deslocando-se para fazer as suas compras diárias ou estando simplesmente a passear.

No que diz respeito à participação em actividades organizadas por organizações locais, a adesão é inferior à que se verificava na área de estudo Mercês. Cerca de 83% não participa em qualquer actividade. Os poucos que participam referem as actividades organizadas pela paróquia, pela Junta de Freguesia do Campo Grande e pelo Inatel, bem como o simples convívio num clube desportivo do bairro.

No que toca à atribuição/abertura para as diferentes actividades ou graus de relação de *vizinhança* propostas, *cumprimentar os vizinhos na rua* é, unanimemente, uma acção a cumprir (100%). Já *os filhos dos vizinhos brincarem uns com os outros na rua* reflecte algumas reservas nos entrevistados, por razões que veremos adiante. Apesar de 78% dos entrevistados considerar que é bastante positivo, ouvem-se expressões como “*Mas já não há disso.*” ou “*É difícil.*”. No que toca à abertura para *ser convidado para casa de um vizinho* as opiniões dividem-se (52% para o *sim*, e 48% para o *não*). A abertura para actividade de *participar em actividades em conjunto com os vizinhos* é ligeiramente superior, tendo 61% respondido *sim*, e 39% respondido *não*.

### **Espaço Público e Tráfego**

Inquiridas acerca de passarem ou não algum tempo do seu dia nas ruas da envolvente, praticamente todas as pessoas deram uma resposta afirmativa, excepto duas. Esta resposta revela, de certa forma, o perfil-tipo da população inquirida.

<sup>38</sup> Nota: a maioria dos inquiridos refere mais do que um elemento.



As actividades que desenrolam no espaço público são, principalmente, andar a pé/passear para se distraírem ou fazer exercício físico, e deslocar-se para as compras do dia-a-dia. Referiram-se também actividades como passear o cão ou ir ao café. A maioria dos entrevistados estimou passar entre 1 e 4h na rua.

No que respeita à classificação do espaço público da zona, as opiniões são divididas. Por regra, ninguém toca nos extremos (*muito bom* ou *muito mau*), pois há sempre uma ressalva a fazer. 26% considera o espaço público *bom*, e a mesma percentagem considera-o *mau*. A maioria, porém, opta pela classificação *razoável* (48%). Os espaços verdes são o aspecto que os entrevistados mais valorizam no espaço público. Mas os comentários acerca do espaço público focam-se de uma forma mais acesa nos aspectos menos positivos, dos quais se destacam a sujidade das ruas, a ocupação excessiva pelos automóveis, especialmente dos passeios, que dificultam a deslocação dos peões, e a degradação dos passeios.



Figura 93 – Degradação das zonas verdes adjacentes aos edifícios (fotografia da autora)



Figura 94 – Degradação de um jardim (fotografia da autora)



Figura 95 – Degradação do pavimento na área de estudo Alvalade (fotografia da autora)

Na questão associada ao grau de segurança que sentem ao andar pela rua, mais uma vez as pessoas associam, em geral, a questão da segurança a aspectos mais humanos e menos físicos, como o vandalismo, os roubos e a delinquência. Na zona de Alvalade, uma grande parte das pessoas entrevistadas (57%) sente-se razoavelmente seguro a andar na rua, não existindo o volume de descontentamento e desconfiança que se verificava na zona das Mercês.

Todavia, quando se fala na possibilidade de as crianças brincarem na rua, o perigo mais referido é o tráfego automóvel. Das pessoas que têm filhos ou netos em idade infantil, 73% afirmou que não deixaria os seus filhos/netos brincar na rua onde mora. Aponta-se também o receio em relação a roubos e raptos. Um dos inquiridos referiu ainda que não existe espaço para as crianças brincarem na rua, por estar dominada por automóveis, e outra pessoa referiu também que não deixaria, por não haver nenhum espaço cercado onde as crianças pudessem brincar.

Quando se fala nos principais agressores a quem usa o espaço público, mais uma vez é tocada a questão dos automóveis, principalmente os que estão estacionados. Alguns inquiridos referem também a ameaça que sentem em relação a furtos ou ao vandalismo, mas a questão dos automóveis gera uma partilha mais acesa de preocupações – são proferidas frases como:

*"A maioria dos carros que aqui estão não são de residentes. Muitas pessoas deixam aqui o carro para ir apanhar o metro, e fica aqui o dia todo."*

*"Há falta de fiscalização."*

*"Aqui há uns anos estacionei o carro do lado esquerdo (lado sem estacionamento formal) e paguei uma nota preta. Hoje, o mesmo lado esquerdo, está cheio de carros do início até ao fim da rua."*

*"Os carros aqui são um pandemónio, o que importa é arranjar um buraco qualquer."*

*"É especialmente difícil para as pessoas com carrinhos de bebés e para os idosos, não conseguem mesmo passar em muitos passeios."*

*"Há aqui zonas onde as pessoas andam de carro e não deveriam andar, como no interior dos quarteirões."*



Acentuando este sentimento geral, a maioria das pessoas (70%), quando inquiridas acerca da sensação de intrusão por parte do atravessamento dos automóveis, afirma convictamente ser vítima dessa intrusão. No entanto, o estacionamento revela-se, sem dúvida, como um factor bastante mais relevante do que propriamente a velocidade o tráfego automóvel. Pode confirmar-se a razão destes testemunhos nas imagens que se seguem.



Figuras 96 e 97 – Estacionamento abusivo e desordenado em Alvalade (fotografias da autora)



Figuras 98 e 99 – O automóvel domina o espaço reservado ao peão (fotografias da autora)





Figura 100 – Paragem de *Pedibus* na área de estudo de Alvalade (fotografia da autora)

No que respeita à preferência modal por parte dos residentes inquiridos, a maioria utiliza, com mais frequência, o metro, provavelmente pelo acesso que têm, a partir desta zona, a duas linhas do Metropolitano de Lisboa. Seguem-se, por ordem decrescente de utilização, o modo a pé, o autocarro, o automóvel e, por fim, o táxi.



Figuras 101 e 102 – Curiosamente, é nas vias estruturantes, de maior tráfego automóvel, que estão presentes o mobiliário urbano, a dissuasão do estacionamento e uma área significativa dedicada aos peões (fotografias da autora)

### **Futuro e Participação**

Tendo em conta o que se referiu acima em relação ao sentimento geral de intrusão por parte do estacionamento indevido, é de esperar que esta questão volte a estar presente, quando as pessoas são questionadas acerca das alterações que gostariam de ver a acontecer na sua zona. Com efeito, a medida mais “pedida” é a resolução do problema do estacionamento, em particular, a recuperação do espaço

dos passeios. Apesar de se sentirem afectados por este problema, alguns dos inquiridos não vêm uma solução para a sua resolução, sendo descrentes. Por outro lado, outros tomaram a liberdade de dar mesmo sugestões concretas - "*Há muito espaço desaproveitado dentro dos quarteirões, porque não se usa?*"; "*Se as pessoas quisessem, era possível.*".

Outras das medidas mais referidas foram o aumento da limpeza das ruas e a requalificação das zonas verdes. Note-se, ainda, que duas das pessoas mais jovens da população inquirida sugeriram o arranjo e aproveitamento das zonas internas ao quarteirão.

No que diz respeito à participação cívica, o panorama não se apresenta muito positivo. 48% das pessoas inquiridas não teria interesse em ser envolvido, ou mesmo ouvido, nas decisões que se tomam acerca da sua rua ou da envolvente. As restantes responderam sim (39%) ou talvez (13%), revelando-se dispostos a dedicar, em geral, relativamente pouco tempo a esta tarefa (entre 1h por mês e 2,5 dias por mês, havendo algumas excepções de pessoas que ofereceriam uma parte maior do seu tempo). Alguns dos entrevistados consideraram este aspecto importante, mas já não se sentem motivados, devido à idade avançada. Alguns referem a razão da falta de disponibilidade de tempo. Uma das entrevistadas referiu que "*Para se fazerem as coisas tem de haver união.*", e não considera que esse sentimento esteja suficientemente presente no bairro.

Todavia, esta reacção pode revelar-se perfeitamente comum em ambientes em que o valor da participação pública ainda não está enraizado. Como se disse acima, relativamente à estratégia das HZ, todo o processo tem de ser muito bem conduzido, com metodologias variadas de sensibilização da população, de forma a que as pessoas possam ir percebendo progressivamente que a sua opinião e a sua colaboração são relevantes. Nesta perspectiva, uma percentagem inicial de adesão de 39% pode não reflectir um valor tão pessimista.

Para o caso de Alvalade, o estudo da CML observa que a responsabilidade da resolução dos problemas do bairro é atribuída, pelos residentes, igualmente aos poderes locais, mas estando especialmente focada na entidade Junta de Freguesia. A proximidade quotidiana à Junta de Freguesia constitui uma razão para a sua identificação como instância de resolução de problemas, sendo a escala da cidade substituída, em boa medida, pela escala de resolução de problemas no bairro (CML, 2004). Um dos entrevistados referiu que "*a Junta de Freguesia é actuante.*", e outros focaram o seu importante papel no apoio aos idosos.

Por fim, quando inquiridos acerca da possibilidade de implementação, na sua área de residência, de uma estratégia com objectivos que se enquadram no conceito de HZ (*que diminuísse a velocidade do tráfego automóvel na sua área de residência e transformasse as ruas, de forma a que se tornassem mais atractivas para as pessoas conviverem e as crianças brincarem*), os residentes entrevistados revelam uma adesão em massa, de 96%, classificando esta medida, até, em alguns casos, de "*fundamental*" ou "*muito positiva*".

De acordo quer com as respostas obtidas no processo de entrevistas, quer com o que foi observado e investigado acerca desta zona de estudo, pode fazer-se a seguinte síntese do diagnóstico da área de estudo Alvalade.

No que diz respeito à **População**:

- população muito envelhecida e com perda de rendimentos;
- elevada percentagem de famílias idosas e constituídas apenas por um ou dois elementos;
- fenómeno recente de *gentrificação*;

- segmentação entre “antigos” (população residente há mais de 20 anos) e “novos” (*gentrifiers*, população nova na zona, atraída pelas virtudes que ela oferece, composta em geral por famílias jovens, que viabilizam a sustentabilidade do bairro);
- evidência de algumas dinâmicas de solidariedade e entreajuda entre a população local;
- coesão social aparente, principalmente no que toca à população idosa; evidências de alguma degradação a este nível, com perspectivas de se agravar no futuro;
- forte sentimento de orgulho e apreço pela zona de residência.

No que diz respeito ao **Espaço** e ao **Tráfego**:

- malha urbana consolidada e com uma identidade muito própria, baseada no conceito de *unidade de vizinhança* e na *cidade-jardim*;
- mercado de habitação dinâmico, com oferta relativamente baixa, mas procura garantida;
- diversidade tipológica na habitação, preparada para estruturas familiares e de rendimento diferentes;
- espaço público com potencialidades para a geração de forte qualidade;
- elevada presença de espaços verdes, quer de uma forma individualizada, quer ao longo dos arruamentos;
- degradação e abandono dos espaços semi-públicos, em particular do interior dos quarteirões;
- apropriação e heterogeneidade o que respeita às zonas verdes adjacentes aos edifícios;
- degradação dos pavimentos em algumas ruas e jardins;
- elevado nível de presença de equipamentos, comércio e serviços na envolvente;
- boa cobertura de transportes públicos;
- grave problema de estacionamento – oferta não adequada à procura, ausência de gestão da procura;
- domínio da rua pelo automóvel e invasão do espaço reservado aos peões;
- tráfego automóvel intenso nas vias limítrofes e de atravessamento, mas relativamente reduzido nas vias locais, com algumas exceções;
- necessidade evidente da devolução da rua aos peões.

## 4.6. PROBLEMAS E DESAFIOS DA APLICAÇÃO DA ESTRATÉGIA

### 4.6.1. MERCÊS

A área de estudo Mercês revelou-se uma zona particularmente desafiante no que toca à consideração de uma possível aplicação de uma estratégia semelhante à das *Home Zones*. A escolha de uma zona histórica, contendo uma série de particularidades relativas à configuração urbana, nomeadamente a existência de uma malha tradicional, baseada no quarteirão fechado e consolidado, que resulta na presença de arruamentos de largura reduzida, e, em consequência, a disponibilização de um espaço exíguo à circulação pedonal, colocam enormes desafios à promoção de uma variedade de usos do espaço público. Estas características são agravadas pela não existência, na zona delimitada, de qualquer espaço ou equipamento público destinado à recreação e à fruição pelos residentes, o que, de certa forma, imprime, ainda, uma maior necessidade de aproveitamento do único espaço disponível – a rua.

Como se sabe, não existe nenhuma *zona-tipo* definida para a aplicação do conceito de HZ. Esta estratégia tem vindo a ser aplicada em zonas de carácter predominantemente residencial, mas de características extremamente variáveis, não só no Reino Unido, como também, já anteriormente, em

outros países da Europa. Porém, como se descreveu em capítulo anterior, algumas recomendações são dadas no que toca a uma melhor adaptação da estratégia a determinadas áreas, com o objectivo de se retirar um maior benefício da intervenção, e reduzir o factor de risco a ela inerente. No que diz respeito a esses critérios (recomendados) de “elegibilidade” de uma zona como passível de aplicação de uma estratégia idêntica à das HZ, a área de estudo reúne algumas características que podem ser vistas como incompatibilidades, assim como algumas potencialidades.

Por um lado, observa-se uma heterogeneidade social com perspectivas de crescimento acentuado, o que pode significar uma grande dificuldade no que toca ao envolvimento da população e à criação de uma comunidade local mais coesa, em torno de um projecto comum. Esta heterogeneidade poderá resultar em expectativas e defesa de soluções muito díspares entre classes sociais e etárias, dadas as diferenças nos seus estilos de vida. Para além disso, os residentes entrevistados não revelaram uma especial consternação acerca do atravessamento pelo tráfego automóvel. Apesar de a zona ser constituída por ruas de carácter residencial, com algum comércio presente no piso térreo de algumas ruas, verifica-se, em alguns pontos, algum tráfego de atravessamento. No entanto, como já foi anteriormente referido, apesar das fracas condições que o peão encontra nestes arruamentos o “direito” do automóvel não é questionado, sendo sobreposto ao dos próprios peões. Estes são os principais aspectos que poderiam dificultar a estratégia, ou considerá-la desadequada.

Por outro lado, tal como acontece em inúmeras zonas da cidade construídas antes da segunda metade do séc. XX, há um problema claramente visível, e igualmente partilhado pelos residentes, que se prende com a questão do estacionamento. Hoje o estacionamento domina a rua, reduzindo ao mínimo ou a nenhum o espaço reservado aos peões. Esta sim já é uma questão referida pelos residentes, principalmente aqueles que têm uma mobilidade mais reduzida, como os idosos, e que hoje são obrigados a deslocar-se, muitas vezes, na parte da rua reservada ao tráfego automóvel.

Note-se que, uma solução como a das HZ, que pretende gerar mais espaço para o peão, implica inibições, não tanto ao nível do tráfego automóvel (que não é restrito, mas passa a ser de velocidade muito limitada), mas ao nível do estacionamento. Se este já é um problema da zona, então maiores problemas irão surgir. Este representa, sem dúvida, um dos pontos que necessitaria de soluções criativas de investimento, com forte actuação por parte das autoridades locais, na gestão cuidadosa da oferta e da procura, valorizando, à partida, os direitos dos residentes face a outros condutores. Não é somente no caso português que esta representa uma questão problemática. Em vários projectos de HZ no Reino Unido, o estacionamento é frequentemente referido como um dos pontos críticos, pelo que tem de ser cuidadosamente discutido e planeado em conjunto com os residentes, tendo em conta, porém, que a solução a adoptar tem de ser, necessariamente, uma solução de compromisso – potenciando o incremento de determinados parâmetros, sacrificando outros, e alterando comportamentos, com vista a um *bem maior*. A necessidade deste equilíbrio é expresso, inclusivamente, pelos residentes entrevistados, que, apesar de revelarem um significativo interesse numa estratégia como a das HZ (76%), colocam, muitas vezes, algumas reticências relativamente à sua viabilidade, principalmente pelo receio do aumento das dificuldades para aqueles que possuem automóvel.

Como se observou na análise de dados demográficos (ponto 4.3.1), esta é uma zona predominantemente residencial, critério que também vai de encontro à maioria dos projectos de HZ. Alguns indícios demonstram, ainda, a possível pertinência da estratégia, nomeadamente: a satisfação que vários dos residentes inquiridos revelam em relação às recentes medidas de melhoramento dos passeios, com instalação de pilaretes dissuasores; a atribuição de importância ao espaço público em actividades quotidianas, como andar para melhorar a saúde (referida por muitos idosos); e a boa servidão de transportes, que permite encorajar o modo a pé no acesso a estes.

O facto de a malha urbana ser tradicional pode representar tanto um problema como um desafio. Por um lado, a sua rigidez pode levantar dificuldades no que toca à criação de espaços públicos passíveis de serem utilizados para outras funções que não a mera circulação. A largura reduzida da maioria dos arruamentos suscita também enormes desafios no que toca a um desenho urbano que promova a utilização da rua para diversos fins, sem que o automóvel não a domine totalmente. Por outro lado, a carência de espaço público para fruição é evidente. Nesta medida, o equacionar de novas soluções criadas ao nível da rua será um desafio importante, visto que se trata do único recurso de espaço público que os residentes têm disponível. Na opção por uma medida deste tipo, este seria, sem dúvida, o segundo ponto que exigiria uma grande criatividade, não só tendo em conta a dificuldade inerente à largura das vias, como também a necessidade de se respeitar os elementos que ilustram o carácter histórico e patrimonial da zona.

Um dos aspectos mais referidos pela população residente entrevistada foi o crescente receio relativo a comportamentos desviantes, associados à toxicodependência, ao vandalismo e à delinquência. Também vários locais em que foram instaladas HZ sofriam desta debilidade. Em primeiro lugar, um envolvimento da população em torno de um projecto poderá diminuir as inseguranças a este nível, visto que as pessoas se passam a conhecer, e tendo em conta que, parte desse receio está associada ao preconceito em relação a populações de outras raças ou etnias que se fixaram há relativamente pouco tempo na zona. Em segundo lugar, um dos potenciais resultados da criação de HZ está no aumento de situações de *vigilância natural*, devido a uma maior interacção social no espaço público, e que, como se observou em casos reais, podem reduzir os níveis de crime ou o medo de crime (Clayden *et al*, 2006). Incrementos ao nível da iluminação pública, por exemplo, muito comuns nas HZ, são um factor significativo no aumento da sensação de segurança por parte dos residentes, não só devido ao aumento de visibilidade das pessoas que se deslocam na rua, como também pelo desencorajamento dos potenciais agressores, face a uma maior exposição.

É importante analisar, também, a pertinência da aplicação da estratégia no que toca às dinâmicas sociais. Como se referiu, a população residente está fortemente marcada por uma segmentação visível, entre a mais recente população e aqueles que vivem na zona há mais anos. No seio da comunidade mais antiga, existem ainda sinais importantes da presença de redes de *vizinhança* sustentadas na simples confiança e acompanhamento no quotidiano, ou mesmo em processos de solidariedade espontânea. Os residentes que fazem parte deste grupo, e que predominaram na população consultada, revelam uma forte ligação afectiva à zona, bem como uma nostalgia em relação à forma como se desenvolviam as relações de *vizinhança* no passado. Existe, em algumas pessoas, uma descrença total em relação à recuperação da vida do local e da rua de outrora, o que cria situações de isolamento e de envelhecimento na solidão.

Desta forma, a zona reflecte uma carência de medidas que alterem a trajectória decrescente que apresentam as redes de *vizinhança* e de formação de comunidades locais, na medida em que estas têm uma forte importância, não só na manutenção de uma identidade popular da zona, como também no estabelecimento de relações vitais para muitas das pessoas que aqui vivem, e, principalmente, na tentativa (utópica?) da redução da segregação social.

Trata-se pois, de procurar *fazer sobreviver* e recuperar o dinamismo do papel da *vizinhança*. No entanto, uma intervenção a este nível dependerá fortemente da aferição de expectativas e desejos à escala da população mais recente, procurando entender e mesmo promover, apesar da extensão da vida para muitas outras partes da cidade, a importância que poderá ter a comunidade local nas suas vidas, nomeadamente, na criação de uma zona mais aprazível e segura para viver.

É importante, todavia, entender o grau de relação, ao nível da comunidade local, que as pessoas estão dispostas a estabelecer. A grande maioria das pessoas entrevistadas considera positiva a simples acção de cumprimentar os vizinhos na rua, e gostaria que as crianças voltassem a brincar na rua, apesar do receio que sentem. Em muitos pontos da área de estudo podem hoje, ainda, observar-se pares ou grupos de vizinhos em conversas informais. Mas a adesão revela-se inferior quando se trata, por exemplo, de ser convidado para a casa de um vizinho. Desta forma, as pessoas valorizam as relações de *vizinhança* que estabelecem especialmente ao nível do espaço público.

No que toca às questões da participação na tomada de decisões em relação à área de residência, apesar de se revelar um desinteresse (às vezes justificado pela incapacidade, face à idade ou à falta de disponibilidade) por cerca de 59% dos inquiridos, aparecem, pontualmente, na restante fracção da população entrevistada, pessoas extremamente empenhadas em participar em acções de promoção do bem público, afirmando poder dedicar *o tempo que fosse preciso*. Alguns destes residentes já se encontram envolvidos em acções voluntárias de apoio a outros residentes da zona, ligadas, nomeadamente, às Juntas de Freguesia ou às paróquias. Tendo em conta a sua popularidade na zona, estas pessoas podem constituir elementos-chave para a dinamização e o envolvimento dos restantes residentes.

Por outro lado, outras pessoas manifestam uma acentuada descrença em relação às autoridades locais (Câmara Municipal e Juntas de Freguesia), referindo a falta de abertura para as ouvir, e revelando a importância de *descer* ao nível das preocupações e expectativas da população local, para ser recuperada uma credibilidade.

Apresenta-se, de seguida, uma síntese contendo o perfil da área de estudo Mercês, tendo em conta a análise preliminar da viabilidade de aplicação da estratégia das HZ, dentro dos domínios estudados.

## Perfil | Mercês

Factores de crise da comunidade local:

- *Gentrificação* marcada por segmentação social entre população mais antiga (envelhecida), população recente (jovem) e população imigrante;
- Descrença e isolamento;
- Ausência de acolhimento da multiculturalidade, pelas dinâmicas negativas que alguns residentes consideram introduzir na zona;
- Aparecimento de novas tipologias de habitação – valorização do *privado* face ao *público*.

Factores de crise no espaço público e tráfego:

- Sensação geral de insegurança em relação a comportamentos desviantes;
- Forte preocupação relativa à falta de higiene nas ruas;
- Espaço pedonal exíguo dominado por estacionamento autorizado e não autorizado;
- Degradação.

Oportunidades para a aplicação da estratégia das *Home Zones*:

- Função residencial predominante;
- Ausência de espaços ou equipamentos públicos destinados à fruição por parte dos residentes;
- Fortes debilidades ao nível do espaço reservado ao peão;
- Satisfação dos residentes em relação a medidas pontuais recentes de protecção do espaço pedonal (pilaretes dissuasores);
- Dinâmicas de entreajuda e solidariedade entre a população mais idosa;
- Forte valorização das relações de *vizinhança*, quando elas existem;
- Nostalgia em relação às relações de *vizinhança* e ao uso da rua no passado, no seio da população mais antiga;
- Valorização do espaço público como suporte para actividades importantes do quotidiano, nomeadamente no que respeita à população idosa;
- Focos de expressão de disponibilidade e entusiasmo em relação à participação em processos de decisão relacionados com a intervenção no espaço público;
- Centralidade e boa cobertura de transportes públicos;
- Espaço público como local por excelência para as relações de *vizinhança*.

Pontos críticos da aplicação da estratégia das *Home Zones*:

- Heterogeneidade da população residente;
- Estrutura urbana rígida, baseada numa malha tradicional de quarteirão fechado;
- Carácter patrimonial e sua adaptação a novas tipologias de rua, sem corromper a imagem associada ao contexto urbano histórico da zona;
- Desadequação da oferta à procura de estacionamento e ocupação excessiva do espaço da rua por veículos estacionados.

Pela natureza própria do conceito de HZ, que implica a criação de soluções só depois de um envolvimento dos residentes, em cooperação com os vários agentes locais relevantes, o presente trabalho não pretende *operacionalizar* a aplicação da estratégia aos casos de estudo, visto que, dessa forma, estaria a contradizer um dos principais objectivos da estratégia. Todavia, enunciam-se de seguida algumas sugestões de medidas possíveis a desenvolver num contexto de aplicação da estratégia à área de estudo Mercês, a título de *proposta*, tendo em conta a análise da zona que se desenvolveu.

### **Medidas directas**

- A adopção de superfícies partilhadas deverá ser uma solução a ponderar, tendo em conta a largura da rua, que não permite a provisão de grandes áreas dedicadas exclusivamente ao peão; será conveniente uma redução ao valor mínimo permitido da largura do espaço reservado ao automóvel, e a protecção dos espaços dedicados aos peões.
- A limitação da velocidade automóvel a um valor muito baixo em determinadas vias (através da redução da largura de circulação e da aplicação de medidas discretas de acalmia de tráfego) poderá ser um factor importante para desviar o trânsito de atravessamento para eixos de maior tráfego na envolvente, levando a que se observe apenas trânsito local.
- As medidas físicas de acalmia de tráfego não necessitam de ser instaladas em abundância, dado que as velocidades de tráfego praticadas na zona já não são elevadas actualmente. Medidas que assegurem que a velocidade praticada é reduzida (ex: máx. 15 km/h) serão importantes, de forma a desviar o tráfego de atravessamento.
- O desenho urbano deverá ser pensado tendo em conta, de um modo especial, a terceira idade, que representa a população que, neste momento, utiliza mais a rua.
- Todos os elementos novos a colocar na rua deverão ser escolhidos cuidadosamente, tendo em conta o carácter marcante da zona em termos arquitectónicos/patrimoniais (zona histórica).
- Deverá ser tido em consideração, em particular, um esforço de atracção da população mais jovem às actividades na rua.

### **Medidas complementares**

- Deverá ser contemplado um aproveitamento das colectividades existentes na zona, envolvendo-as no processo de participação.
- A criatividade e a gestão de compromissos deverão estar presentes no enquadramento da estratégia com a resolução dos problemas de estacionamento. A solução poderá compreender a atribuição de um privilégio a moradores, o reforço da informação e promoção dos transportes públicos disponíveis na zona, a criação de espaços de recolha no exterior da zona (por exemplo, em terrenos vagos pertencentes à Câmara Municipal na envolvente Sul da área de estudo), e o aproveitamento das contrapartidas dos grandes projectos de reabilitação da zona (cedência de parte dos lugares de estacionamento criados para fins públicos).
- Será interessante e importante integrar, no processo de implementação e promoção da estratégia, campanhas de sensibilização para o civismo no que toca à higiene nas ruas, uma das maiores razões de descontentamento expressa pelos residentes.
- Dentro das possíveis acções e tentativa de redução do *gap* existente entre grupos sociais estão o marketing atractivo e a sensibilização para a participação das pessoas nas decisões



acerca da sua rua, eventos de rua ou a organização de uma rede de serviços na *vizinhança* (*o que uns precisam, outros sabem fazer* – ex: canalizador, costureira, engomadoria, limpezas, *baby-sitting*, etc.).

- A estratégia poderá ser enquadrada num plano global de requalificação urbana, desencadeado, por exemplo, pela Sociedade de Reabilitação Urbana cuja área de intervenção compreende esta zona.
- A estratégia poderá contemplar iniciativas ao comércio e serviços de proximidade, de forma a incentivar o modo a pé;
- O envolvimento da população deverá incluir iniciativas de combate à toxicodependência.

#### 4.6.2. ALVALADE

A análise da área de estudo Alvalade revelou particularidades igualmente interessantes, que permitem continuar a retirar conclusões acerca do *estado* das relações de *vizinhança* no contexto actual, neste caso, na cidade de Lisboa. A principal razão da escolha desta zona foi procurar perceber se ainda permanecem, nos dias de hoje (ou se alguma vez existiram), alguns dos objectivos preconizados no plano do Bairro de Alvalade, associados à criação de *unidades de vizinhança*, que pretendiam recriar as relações sociais entre os vizinhos, que, já na época, tendiam a desaparecer nas novas urbanizações contemporâneas e nas grandes metrópoles (Costa, 2005).

Tendo em conta o diagnóstico elaborado para a zona, a questão que se impõe é a de perceber se será possível recuperar, recriar, ou mesmo criar o sentimento de *vizinhança* inicialmente idealizado para o bairro (que, a partir da observação e da recolha de testemunhos, se pode concluir que não existe nos moldes em que foi idealizado), e de que forma é que as HZ podem vir a constituir uma solução.

A maioria das pessoas entrevistadas conhece muitos dos seus vizinhos, orgulhando-se disso, mas não considera, em geral, que exista, propriamente, uma comunidade local, embora alguns associem esta imagem de comunidade a tempos passados. Mais uma vez, as relações de *vizinhança* estão associadas, principalmente, a encontros quotidianos no espaço público, que podem ser facilmente observados (no que toca à população idosa), ao caminhar pela área de estudo. Todos os entrevistados consideram o acto de cumprimentar os vizinhos na rua uma acção praticamente obrigatória. Uma parte significativa considera que seria muito positivo que as crianças pudessem voltar a brincar na rua, apesar de se observar algum receio, principalmente devido aos níveis de tráfego automóvel que se observam nos dias de hoje. A adesão diminui quando se trata de frequentar a casa de um vizinho. A maioria das pessoas não se encontra envolvida em qualquer actividade organizada por entidades locais, embora exista um clube desportivo onde se desenrola algum convívio, que alguns dos residentes frequentam. Pode afirmar-se que a rua, ainda que com as suas condições actuais, bastante desfavoráveis ao *estar*, representa o principal suporte das relações entre vizinhos.

A *gentrificação* é um processo igualmente presente, observando-se uma clara segmentação entre a população de maior idade, que, em geral, se moveu para a zona na altura da construção do bairro, e a população mais recente, uma população mais jovem. No entanto, os efeitos deste fenómeno poderão registar-se a níveis diferentes dos que se verificam na área de estudo Mercês. Em primeiro lugar, porque uma das razões pelas quais as pessoas procuram hoje esta zona é a diversidade de comércio e serviços que têm à disposição em torno da residência, o que faz com que se multipliquem as deslocações pedonais nessa área, e um maior uso do espaço público. Apesar de, como se referiu no caso anterior, as pessoas desta nova geração terem, em geral, as suas relações e actividades alargadas por uma ampla área no espaço urbano, esta é uma zona que oferece algum potencial para o

desenvolvimento de algumas actividades no *bairro*. Em segundo lugar, porque, dada a unidade tipológica da habitação da área seleccionada, estas pessoas partilham casas idênticas (requalificadas, é certo) às da população mais antiga do bairro, que apenas diferem, em algumas ruas, em pormenores arquitectónicos e no número de divisões.

Assim, pode dizer-se que se pode encontrar alguma ligação, uma semelhança no padrão de utilização das potencialidades do bairro, que, embora existam inevitáveis diferenças nos tipos de vida, faz com que possam surgir pontos de coesão entre os dois grupos. Um dos principais pontos de coesão estará, necessariamente, na utilização do espaço público, entrando aqui, pois, as HZ, como estratégia a considerar.

Pelos testemunhos ouvidos, é possível entender o enorme apreço pela zona de residência, apesar dos problemas que vêm hoje acontecer. Pela dinâmica das novas ocupações, é possível entender igualmente, a atractividade da zona para as camadas mais jovens. Este é um ponto de partida importante para proposta de uma solução do tipo das HZ, visto que induz na comunidade local um maior incentivo à acção para requalificação de uma zona que os residentes sentem que, de alguma forma, *lhes pertence*.

No que toca ao espaço público, pode encontrar-se uma tipologia de rua aparentemente favorável à aplicação da estratégia das HZ. Os arruamentos são largos, apresentando jardins adjacentes aos edifícios (que revelam, em muitos casos, carência de manutenção) e arborização ao longo do passeio. O tráfego local é, em geral, reduzido (principalmente nos impasses), excepto nas artérias de atravessamento e de limite, e na já referida R. Afonso Lopes Vieira, que regista algum tráfego de atravessamento, apesar do seu perfil de rua local.

Não é expressa pelos residentes, igualmente, neste caso de estudo, uma especial preocupação relativa à velocidade praticada pelos automóveis. No entanto, a ocupação desenfreada da rua pelo automóvel, bem ilustrada nas imagens que se mostraram anteriormente, representa um sinal gritante da emergência de uma estratégia que mude a forma de usar a rua, e recupere a qualidade do espaço público projectado. Este é, sem dúvida, o problema mais referido pelos residentes.

Outra debilidade observada, que evidencia também uma necessidade profunda de intervenção, prende-se com a ocupação desordenada do interior dos quarteirões, espaço que, inicialmente pensado para a instalação de equipamentos ou de espaços públicos qualificados, acabou por ser ocupado segundo o que os residentes de cada edifício ditaram, nos casos em que não se encontra abandonado. Este fenómeno esboça, mais uma vez, o desaproveitamento das potencialidades do espaço público, assim como da sua capacidade para reinventar novas funções. Apesar da posse de alguns destes terrenos, muitos dos residentes não se encontram satisfeitos com esta situação, criticando o estado de degradação a que chegaram estes espaços e sugerindo mesmo uma possível reconversão.

O interesse demonstrado no envolvimento na tomada de decisões acerca da área de residência revela-se como uma das maiores dificuldades na área de estudo de Alvalade, no que toca à possível implementação de uma HZ. A zona reflecte uma ocupação crescente de população mais jovem, que valoriza cada vez mais o espaço privado, em relação ao público, e parte da população mais antiga já não demonstra disponibilidade ou capacidade.

Por outro lado, como se referiu, a intervenção em torno do espaço público, que a globalidade da população valoriza, poderá funcionar como catalisador de novas dinâmicas de envolvimento e cooperação. A abertura para a participação cívica poderá ser suscitada a partir da mobilização em torno da resolução dos problemas do espaço público, e da promoção de novas e atractivas funções que tornem o ambiente, segundo um dos principais objectivos das HZ, mais *family-friendly*.

Tendo em conta a partilha de cada edifício por várias famílias, a organização poderá relativamente simplificada (ex: a intervenção no interior de um quarteirão mobilizaria a população residente nos blocos envolventes). Note-se que se, além da rua, se fossem efectuadas intervenções de provisão e requalificação do espaço público no espaço interno dos quarteirões (que poderia ou não ser aberto aos automóveis – por exemplo, para soluções de estacionamento), a típica organização presente nos projectos de HZ – rua a rua – teria de ser reformulada.

Quando é feita a referência a uma intervenção com as características fundamentais das HZ, uma grande maioria dos residentes entrevistados reage com grande interesse. Esta abertura é de esperar numa população que se sente profundamente afectada pelo domínio da rua pelo automóvel, particularmente porque muitas destas pessoas puderam experimentar a rua no passado, quando o valor da taxa de motorização nada tinha a ver com os valores dos dias de hoje. Provavelmente, quando se passa para a fase de concretização das medidas, esta adesão, tendo em conta os interesses pessoais, iria, concerteza, começar a registar reservas por parte de alguns residentes. A convicção que se observou, porém, já pode reflectir um factor muito positivo de abertura ao estudo de propostas concretas similares à estratégia das HZ.

A intervenção deve ser orientada para as questões que os residentes mais valorizam – os espaços verdes e a resolução do problema do estacionamento.

Citando um estudo desenvolvido pela CML, *Alvalade tem ainda hoje muito da imagem urbana primitiva. Esta imagem, racional mas humanizada, mecânica mas adaptada às necessidades de diversas épocas, e elástica porque passível de adaptações múltiplas, constitui hoje um valor de equilíbrio urbanístico no contexto da cidade de Lisboa. É este equilíbrio que permite que, numa zona extremamente envelhecida continue a existir uma grande procura de habitação, se continue a vivenciar um ambiente urbano de serenidade* (CML, 2004), apesar dos problemas registados ao nível do espaço público.

## Perfil | Alvalade

Factores de crise da comunidade local:

- *Gentrificação* marcada por segmentação social entre população mais antiga (envelhecida), população recente (jovem), mas com potenciais pontos de ligação;
- Valorização crescente do domínio *privado* da vida, em detrimento do *público*.

Factores de crise no espaço público e tráfego:

- Espaço pedonal dominado por estacionamento autorizado e não autorizado.
- Desordem e degradação acentuadas dos espaços internos aos quarteirões, outrora planeados para constituírem espaço público;
- Degradação dos passeios e de algumas áreas verdes.

Oportunidades para a aplicação da estratégia das *Home Zones*:

- Função residencial predominante;
- Forte apreço pela área de residência;
- Valorização das relações de *vizinhança*, quando elas existem;
- Nostalgia em relação às relações de *vizinhança* no seio da população mais antiga;
- Valorização do espaço público como suporte para actividades importantes do quotidiano, nomeadamente no que respeita à população idosa;
- Centralidade e boa cobertura de transportes públicos;
- Grande diversidade de usos disponíveis na envolvente, que potenciam o modo a pé;
- Unidade do bairro e espaço público como potenciais *pontos de coesão*;
- Largura considerável dos arruamentos;
- Espaço público como local, por excelência, para as relações de *vizinhança*;
- Organização por blocos habitacionais.

Pontos críticos da aplicação da estratégia das *Home Zones*:

- Heterogeneidade da população residente;
- Requalificação e reconversão do espaço público sem corromper componentes de qualidade do plano inicial do bairro;
- Desadequação da oferta à procura de estacionamento e ocupação excessiva do espaço da rua por veículos estacionados;
- Domínio privado de determinadas áreas no interior dos quarteirões.

Tal como foi feito para o caso de estudo anterior, são enunciadas, abaixo, algumas propostas práticas preliminares no que respeita à adaptação das ruas da área de estudo a HZ.

### Medidas Directas

- Dada a largura considerável dos arruamentos, e à presença, já nos dias de hoje, de vegetação no ambiente paisagístico da zona, o leque de soluções possíveis em termos de desenho urbano e de configurações de disposição do mobiliário urbano e do espaço de estacionamento é mais amplo do que no caso de estudo anterior.

- Na intervenção no espaço público deve ser dado forte ênfase aos espaços verdes, dado que representam um dos elementos que a população mais valoriza. Por exemplo, os espaços verdes que existem na zona adjacente aos edifícios poderão ser requalificados e reaproveitados para funções mais úteis que não apenas a paisagística.
- A criação de superfícies partilhadas poderá ajudar a fazer regressar a imagem de rua ampla que estas ruas apresentaram outrora, quando havia muito poucos automóveis estacionados em frente aos edifícios.
- Face ao comportamento de estacionamento ilegal e desordenado verificado actualmente, terão de ser incluídas soluções de protecção das áreas exclusivamente destinadas a peões.
- Os impasses habitacionais constituem áreas privilegiadas para a instalação de HZ, dado o reduzido volume de tráfego e a confluência numa zona que pode funcionar como um pequeno pátio. Esta zona do impasse deverá ser totalmente reconfigurada, de forma a adaptar-se a novas funções. É importante que toda essa reconfiguração seja desenhada com o acompanhamento por parte dos residentes dos blocos envolventes, para que possam resultar situações de *vigilância informal* e de manutenção espontânea da área.
- O interior dos quarteirões apresenta um forte potencial para o desenvolvimento de espaço público qualificado. Dado que a ideia inerente às HZ não é a segregação entre automóvel e peão, mas sim uma recomposição harmoniosa dos direitos que cada um deve ter no ambiente de espaço público, desafiando, é certo, os pressupostos do plano inicial, poderá ser admitida a penetração por parte do automóvel neste espaço, por exemplo, para o estacionamento pelos residentes, devidamente organizado, e integrado num ambiente amigável, tendo sempre em consideração os limites de impermeabilização do solo.
- Face a uma necessidade de re-transferência de propriedades para o domínio público, são de esperar reacções acesas por parte de alguns elementos da população residente, dada a apropriação que se foi verificando ao longo de décadas. Em casos mais problemáticos, algumas das construções privadas já existentes poderão ser integradas com o novo espaço público criado.
- As hortas actualmente existentes podem e devem ser integradas no novo espaço público criado, na medida em que constituem espaços importantes de intervenção no exterior por parte dos residentes. Deve encorajar-se a partilha organizada desses espaços entre residentes (por exemplo, do mesmo bloco habitacional).
- Note-se que a questão fundamental é garantir que uma parte relevante da população residente apoia esta reconfiguração, com contrapartidas muito relevantes na qualificação da zona e no aumento da qualidade de vida. Caso isto não aconteça, esta conversão do espaço interno aos quarteirões deverá ser reformulada.
- Os caminhos pedonais que fazem ligações entre quarteirões são elementos importantes que deverão ser devidamente requalificados.
- O foco da promoção da estratégia deve incidir, em particular, na questão da *família*, e em acções que promovam a extensão do ambiente familiar para a rua, de forma a conquistar a população mais recente na zona, caracterizada por um maior isolamento. O estabelecimento de redes de *vizinhança* entre as crianças representa uma base sólida para a criação de uma comunidade local.

### **Medidas Complementares**

- A resolução do problema de estacionamento influenciará, necessariamente, o sucesso do projecto, na medida em que representa o maior factor de redução de qualidade no ambiente urbano. Mais uma vez, a criatividade e a gestão de compromissos serão elementos fundamentais na resolução da questão. A solução poderá compreender a atribuição de condições especiais a moradores, o reforço da informação e promoção dos transportes públicos disponíveis na zona, a criação de espaços de recolha no exterior da área (que permitam a absorção, principalmente, dos veículos que não pertencem a residentes e que são estacionados normalmente na zona, durante o dia), e a utilização do espaço interior do quarteirão.
- Devem ser aproveitadas e envolvidas as colectividades já existentes na zona.
- Tendo em conta que existem duas escolas no interior da área de estudo, uma dinamização ao nível destes equipamentos será importante, desde que se prove que uma parte considerável dos alunos reside na envolvente.

## 5

## CONCLUSÕES

Para enquadrar as conclusões do trabalho, é importante recordar as questões fundamentais desencadeadas após a revisão do debate em torno do tema da *vizinhança*, e de outros temas inevitavelmente a ele associados, que justificam a pertinência, não só da análise realizada, como também da investigação em torno de uma estratégia concreta:

- A necessidade de identificar o *estado* da noção de *vizinhança* na cidade dos dias de hoje (em particular, no caso português, em particular, nas grandes cidades) e a sua importância.
- A necessidade de analisar se fará sentido promover a *sobrevivência* das redes de *vizinhança* no contexto urbano actual e, em caso afirmativo, sugerir uma forma de operacionalização desse objectivo.

Em paralelo, deverão ser recordados, nesta fase final do trabalho, os objectivos formulados inicialmente, sendo descrita a forma como estes foram cumpridos.

## 1.

Para uma resposta às questões fundamentais formuladas, em conjugação com a revisão bibliográfica em torno do tema da *vizinhança* e de várias temáticas adjacentes – a comunidade local, a governância, a sustentabilidade, o *mix* social e funcional – foram seleccionados dois casos de estudo, correspondentes a duas áreas distintas localizadas no concelho de Lisboa. Tendo em conta os resultados obtidos a partir destes dois trabalhos paralelos, pode dizer-se que foi alcançado o 1º objectivo - *investigar a relevância na evolução do planeamento, e principalmente o estado do debate actual em torno da noção de vizinhança e temas associados, e a importância que lhe é conferida, actualmente, na vida urbana, em particular no contexto português.*

- A partir da revisão bibliográfica, foi possível concluir que, quer no debate académico contemporâneo, quer em novas tendências políticas, tem sido concedida, na última década, forte relevância às questões da *vizinhança* e da intervenção à escala local, bem como da sua capacidade para desenvolver novos processos de *governância*.
- A partir da análise dos casos de estudo foi possível concluir que a *vizinhança* está em crise. O *estado* da *vizinhança* é diagnosticado através de *factores de crise*. Os principais *factores de crise* identificados nas áreas estudadas estão associados à segregação crescente entre grupos sociais, induzida principalmente por fenómenos de *gentrificação*, motivados pela requalificação urbana de zonas centrais da cidade e pela renovação da atractividade de

determinadas zonas; o isolamento e a descrença em relação à possibilidade de uma cidade melhor por parte das gerações mais velhas; e uma crescente valorização do domínio *privado* da vida, em relação ao *público*, por parte das gerações mais jovens.

Observa-se, ainda, nestes casos específicos, o que referiam Sullivan e Taylor (2007) - como o mesmo bairro pode constituir, em simultâneo, local de inclusão e de exclusão. O tão desejado *mix* social pode revelar-se, nestas circunstâncias, como um inimigo do fortalecimento das redes de *vizinhança* (ao contrário do que é preconizado pelo *Novo Urbanismo*, movimento descrito no ponto 2.2.3).

O estudo desenvolvido suscita uma reflexão acerca do condicionamento da evolução da importância da *vizinhança* na cidade. Por um lado, é indispensável que as dinâmicas urbanas acompanhem a evolução da sociedade, nomeadamente no que respeita aos novos padrões de relação. Por outro, é necessário entender se o afastamento das pessoas ao nível local é intencional, ou se acontece por não ser fornecido um suporte conveniente à interacção ao nível local.

A análise efectuada reconhece que ambas as causas estão presentes, mas que é necessário fazer com que a população urbana, especialmente uma geração mais recente, possa descobrir as potencialidades da *vizinhança* (nomeadamente, ao nível dos importantes *laços fracos*), de forma a atenuar uma trajectória de sobrevalorização do domínio privado, que promove a criação de sociedades sustentadas, cada vez mais, no isolamento social.

Se não pode influenciar directamente as opções das pessoas na esfera privada, então a gestão urbana tem apenas ao seu alcance a intervenção ao nível da esfera pública.

Não é possível que a descrença, a solidão e o individualismo possam construir melhores cidades.

## 2.

As constatações anteriores levam a concluir que o espaço público constitui um elemento fundamental no trabalho de construção de comunidades locais mais vivas e mais coesas (independentemente do grau de profundidade de relação que se pretende para essas comunidades).

As alterações marcantes ao nível do espaço público, principalmente no que toca aos efeitos do aumento da taxa de motorização, induziram vícios urbanos que fazem da rua um espaço menos utilizado, a que se associa usualmente a passagem, a pressa e a insegurança. O espaço público deve ser alvo de uma atenção redobrada, dado que constitui o elo fundamental de ligação entre os grupos diversos que ocupam a cidade. É urgente reinventar novas funções e dinâmicas para o domínio *não privado* das cidades, através de acções que ultrapassem a mera requalificação física, e que se movam ao encontro do que são as expectativas e desejos (razoáveis) dos cidadãos, num trabalho de envolvimento e de estabelecimento de consensos, difícil e consumidor de recursos.

Tendo em conta o importante suporte de coesão que constitui o espaço público, e identificando a ausência, no debate actual em redor da noção de *vizinhança*, da descrição de medidas concretas de *operacionalização* de uma valorização das relações ao nível local, é descrita e analisada uma estratégia concreta, o caso das *Home Zones*. Esta estratégia é adoptada em várias cidades e vilas europeias, desde 1970, não apenas com o propósito da resolução de problemas relativos ao equilíbrio entre utilização do espaço público e tráfego automóvel, mas com o objectivo fundamental de, através da promoção de uma maior interacção social tendo em conta um aumento da diversidade de funções da rua, promover uma maior coesão da comunidade local (Clayden *et al*, 2006). Segundo a avaliação da estratégia governamental de promoção das HZ no Reino Unido, *o principal resultado dos projectos*



*bem sucedidos de Home Zones foi o desenvolvimento de comunidades locais mais fortes e mais coesas (DTRL, 2005a, p. 78). Com efeito, as Home Zones criam a oportunidade de desenvolver vizinhanças em torno das necessidades da comunidade local, em vez das necessidades do tráfego (Lewis Macdonald, em Scottish Executive, 2002, p. 5). Apesar de as Home Zones poderem promover uma maior segurança na rua, o maior benefício para as pessoas é a alteração da percepção de como a rua pode ser usada (JRF, 2001, p. 1). O trabalho de investigação desenvolvido em torno desta medida concreta, bem como da avaliação de várias aplicações, para o caso do Reino Unido, concretiza o 2º objectivo do trabalho - efectuar uma transferência de boas práticas, através de um contributo expositivo, em Portugal, acerca do conceito de Home Zones, estratégia que já existe há mais de 30 anos em variados países da Europa, e que nunca foi equacionada para o caso português; sintetizar a avaliação de alguns casos reais no Reino Unido, analisando os benefícios, assim como os riscos da iniciativa; mostrar como esta estratégia pode ser relevante para fazer sobreviver e incentivar os valores associados à comunidade local.*

A transferência de boas práticas é um processo importante, que pode ajudar a encontrar soluções mais desafiadoras e criativas para a resolução dos problemas urbanos do país. Alerta-se, porém, para a forma cuidadosa com que deve ser feita essa transferência, dada a conjuntura social e cultural muito diversa entre os diferentes países, neste caso, entre Portugal e o Reino Unido.

### 3.

Tendo conhecido as suas potencialidades, bem como os seus pontos críticos, foi elaborada uma análise preliminar da viabilidade da aplicação da estratégia estudada às duas áreas de estudo, com o objectivo de estudar uma abordagem prática que tem subjacente a relação espaço público - comunidade local, e que deve ser adaptada aos problemas específicos de cada zona. Nesta medida, é, finalmente, cumprido o 3º objectivo proposto – *de analisar criticamente a adequabilidade da estratégia a duas áreas inseridas no contexto urbano de uma cidade portuguesa (neste caso, a capital, Lisboa), investigando os factores, nomeadamente relacionados com o contexto social, mas também de ordem física que podem justificar a utilização de uma abordagem deste tipo.*

Para cada uma das áreas de estudo foi traçado um perfil que evidencia as oportunidades presentes que justificam essa adequabilidade, bem como os problemas (também vistos como desafios) que podem pôr em causa essa aplicação.

Na zona de estudo Mercês, a necessidade de uma intervenção emerge pela constatação da completa ausência de espaços ou equipamentos públicos de fruição, aliada às fortes debilidades associadas ao espaço público, próprio de uma zona histórica, onde surgem sinais de vandalismo e de comportamentos desviantes. Observam-se, na comunidade local, alguns focos de abertura à participação cívica motivados pelo sentimento de pertença em relação à zona, que se consideram extremamente importantes como âncora de uma estratégia como as HZ. Contudo, a estrutura rígida tradicional da forma urbana, bem como o problema da desadequação da oferta à procura de estacionamento aparecem como grandes desafios (ou dificuldades) à aplicação da estratégia.

Já para o caso de Alvalade, as fortes potencialidades evidenciadas ao nível do espaço público e o seu desaproveitamento, bem como a diversidade de usos e de espaços na envolvente que potenciam o modo a pé, num local que, apesar, da separação entre grupos sociais, reflecte uma forte unidade ao nível espacial e habitacional, são factores que favorecem uma possível introdução da estratégia. A questão do estacionamento revela-se, simultaneamente como uma dificuldade, pela necessidade de soluções criativas que permitam uma absorção da forte procura verificada, e como uma oportunidade,

dado que uma parte importante da população sente a sua presença na rua extremamente ameaçada pelo domínio desordenado do espaço pelo automóvel.

Em ambos os casos, uma segregação crescente ameaça a estrutura social e justifica a necessidade de uma intervenção que potencie a recriação de redes na comunidade local.

Apesar de se identificarem diferenças na estrutura social e urbana das duas áreas estudadas, ambas evidenciam o papel de destaque que o espaço público desempenha e pode desempenhar na sobrevivência das redes de *vizinhança*.

Note-se que esta relação do espaço público com interacção social não corresponde à visão do *determinismo espacial*, segundo o qual a interacção e o sentido de comunidade são cultivados através da forma como o espaço é organizado (Talen, 1999), conceito muito associado ao movimento do *Novo Urbanismo*. Pode dizer-se que a estratégia das HZ compreende dois domínios do papel do espaço público como factor de coesão – o espaço público *como local de encontro* – para o qual são reequacionadas as funções de fruição, lazer e interacção social –, mas também o espaço público como *meio/propósito/matéria para o envolvimento da população local* – dado que estabelece como requisitos essenciais a participação cívica e o envolvimento dos vários agentes locais em todas as fases do projecto, de forma a que a solução seja definida, tendo em conta um conjunto de medidas que resumem as expectativas e o acolhimento de preocupações no seio da comunidade local, e introduzem processos de responsabilização pela área envolvente à residência. Note-se que as pessoas só se mobilizam em torno de causas concretas, e não de tentativas abstractas e utópicas de promoção de uma comunidade local.

O espaço público não representará, necessariamente, o único meio para atingir esse objectivo, mas constitui, sem dúvida, o meio mais privilegiado.

Resumidamente, pode concluir-se, então, que:

*É urgente fazer sobreviver e recriar as dinâmicas de vizinhança em meio urbano à escala local.*

*O espaço público, através da reinvenção de funções e da sua gestão participada, constitui um meio-chave, mas não necessariamente fácil e directo, para cumprir esse objectivo.*

## **Notas e considerações finais**

Existe, nos dias de hoje, um debate intenso acerca da importância da *vizinhança* e da escala do bairro como novo domínio de intervenção ao nível do planeamento urbano participado. Constatando a abrangência do tema e existência de inúmeras fontes bibliográficas que o abordam em diferentes vertentes, e tendo em conta que este tema acabou, ao longo do estudo, por ser multiplicado em temas adjacentes que se consideraram de referência obrigatória, a revisão bibliográfica apresentada neste trabalho tentou contemplar as principais linhas de reflexão e contribuir para um enquadramento claro desse debate.

No que respeita à análise das duas áreas de estudo seleccionadas, um dos pontos críticos sentidos está associado à recolha de dados, e prende-se com a dificuldade no levantamento de testemunhos junto da população mais jovem, que constitui um importante sector da população residente destas zonas. Dado que as entrevistas foram realizadas no espaço público, não sendo possível, num trabalho desta natureza, e com uma forte limitação de tempo, realizar entrevistas recorrendo a meios como a visita habitação a habitação ou o contacto telefónico, acabou por ser levantado um conjunto reduzido de informação relativo às perspectivas da população entre os 20 e os 50 anos. Estas pessoas não só passam muito menos tempo no espaço público, o que reduz a probabilidade de encontro, como, em

muitos casos, não apresentam disponibilidade para responder à entrevista, justificando-o pela falta de tempo. Foi possível, todavia, entender muitas das dinâmicas sociais das áreas de estudo pelas poucas pessoas entrevistadas inseridas neste grupo, pelos testemunhos das pessoas mais velhas, assim como pela consulta de documentação acerca de cada uma das áreas.

A análise empírica não pretendeu, de todo, tentar assemelhar-se a um processo de consulta idêntico ao que se realiza quando se pretende propor a estratégia de HZ. Esta consulta deve abranger não só todas as classes da população, como também todos os agentes presentes na zona que constituam grupos de interesse ou entidades que venham a ser afectadas pelo projecto, envolvendo quer o procedimento de consulta pública, quer a divulgação da proposta e do conceito, recorrendo a um maior número de meios possível, processo que não seria possível desenvolver neste tipo de trabalho.

Como foi referido, o estudo não pretende constituir uma operacionalização da estratégia ao nível das áreas de estudo (dado que isso iria contrariar a própria natureza da estratégia – de definição de medidas e opções através da cooperação entre os vários intervenientes), mas sim uma aferição preliminar da forma como as HZ poderiam constituir uma estratégia de resposta aos problemas existentes nas áreas de estudo, e que conjugam factores de crise com oportunidades, quer ao nível social, quer ao nível do espaço público e sua relação com o automóvel. Ainda assim, foram apresentadas, para cada uma das áreas de estudo, algumas sugestões de medidas, enquadradas nos princípios da estratégia, e aplicadas às circunstâncias específicas de cada um dos casos, bem como algumas medidas complementares que poderiam potenciar os efeitos da estratégia.

No final deste trabalho, é importante reforçar duas noções relacionadas com a estratégia das HZ: a importância do envolvimento da população e de outros agentes locais desde o início (entenda-se por início a fase anterior ao projecto, em que a estratégia é equacionada, e não a primeira fase de um projecto já em curso), assim como o papel fundamental da transmissão da estratégia, através de uma promoção positiva, utilizando variados meios para chegar a todos os sectores da população, e que deve funcionar, igualmente, desde a fase de proposta até à implementação, como um incentivo e um esclarecimento a toda a população afectada.

A estratégia das *Home Zones* não é, como nenhuma, uma estratégia perfeita. Porém, e por fim, valoriza-se a forma abrangente como está construída, conjugando um processo do que se pode chamar um *planeamento operacional* (ao nível das questões físicas – essencialmente, espaço público e tráfego), com um processo de *planeamento social*. Esta conjugação implica que a estratégia não seja colocada na *prateleira* do planeamento de tráfego, mas sim assumi-la como abordagem para verdadeiros problemas de *planeamento urbano*.



## BIBLIOGRAFIA

- Ahlbrandt, R. S., Jr. (1984). *Neighborhoods, People and Community*. Plenum Press, Nova Iorque.
- Aldous, T. (1992). *Urban Villages: A concept for creating mixed-use developments on a sustainable scale*. Urban Villages Group, Londres.
- Alves, F. M. B. (2003). *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica*. Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia e Ministério da Ciência e do Ensino Superior, Lisboa.
- Atkinson, R. (2000). *The hidden costs of gentrification: Displacement in central London*. Journal of Housing and Built Development, 15(4), pp. 307-326, Springer Netherlands, Dordrecht.
- Atkinson, R. (2002). *Does Gentrification Help or Harm Urban Neighbourhoods? An Assessment of the Evidence-Base in the Context of the New Urban Agenda* (CNR Summary 5). ESRC Centre for Neighbourhood Research, Bristol/Glasgow.
- Atkinson, R. (2004). *The evidence on the impact of gentrification: new lessons for the urban renaissance?*. European Journal of Housing Policy, 4(1), pp 107-131, Routledge, Oxfordshire.
- Atkinson, R., Carmichael, L. (2007). Neighbourhood as a new focus for action in the urban policies of West European States. In Smith, I., Lepine, E. e Taylor, M. (ed.), *Disadvantaged by where you live? Neighbourhood governance in contemporary urban policy*. Policy Press, Bristol.
- Audirac, I. (1999). *Stated preference for pedestrian proximity: An assessment of new urbanist sense of community*. Journal of Planning Education and Research, 19(1), pp 53-66, Sage Publications, Londres.
- Barton, H., Davis, G., Guise, R. (1995), *Sustainable Settlements: A Guide for Planners, Designers and Developers*. University of the West of England and The Local Government Management Board, Bristol.
- Barton, H., Grant, M., Guise, R. (2003, edição de 2004). *Shaping Neighbourhoods – a guide for health, sustainability and vitality*. Spon Press, Londres.
- Berke, P. (2002). *Does Sustainable Development Offer a New Direction for Planning? Challenges for the Twenty-First Century*. Journal of Planning Literature, 17(1), pp 21-36, Sage Publications, Londres.
- Biddulph, M. (2001). *Home zones, A planning and design handbook*. Policy Press, Bristol.
- Biddulph, M. (2003). *Towards Successful Home Zones in the UK*. Journal of Urban Design, 8(3), pp 217-241, Routledge, Oxfordshire.
- Biddulph, M. (2008). *Reviewing the UK home zone initiatives*. Urban Design International, 13, pp 121-129, Palgrave Macmillan, Hampshire.
- Blokland, T. (2003). *Urban Bonds*. Policy Press, Cambridge.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford University Press, Oxford.
- Buchanan, C. (1963). *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. Her Majesty's Stationery Office, Ministry of Transport, Londres.

Câmara Municipal de Lisboa (2004). Lisboa. *Quatro estudos de caso. Sta. Catarina, Alvalade, Benfica e Expo Sul*. Câmara Municipal de Lisboa, Pelouro de Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano, Lisboa.

Carmo, H., Ferreira, M. M. (2008). *Metodologia da Investigação – Guia para auto-aprendizagem*. Universidade Aberta, Lisboa.

Carmona, M., Heath, T., Oc, T. e Tiesdell, S. (2003). *Public Places Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press, Oxford.

Checkoway, B. (1984). *Two types of planning in neighborhoods*. Journal of Planning Education and Research, 3, pp 102-109, Sage Publications, Londres.

Clayden, A., Mckoy, K., Wild, A. (2006). *Improving Residential Liveability in the UK: Home Zones and Alternative Approaches*. Journal of Urban Design, 11(1), pp 55-71, Routledge, Oxfordshire.

CNU - Congress for the New Urbanism (2001). *Charter of the New Urbanism*. [http://www.cnu.org/sites/files/charter\\_english.pdf](http://www.cnu.org/sites/files/charter_english.pdf). 02/10/2010.

Colomb, C. (2007). *Unpacking New Labour's Urban Renaissance Agenda: Towards a Socially Sustainable Reurbanization of British Cities?*. Planning Practice & Research, 22(1), pp 1-24, Routledge, Oxfordshire.

Costa, J. P. (2005). *Bairro de Alvalade – Um Paradigma no Urbanismo Português*. Livros Horizonte, Lisboa.

CROW (1998), *ASVV recommendations for traffic provisions in built-up areas*, CROW, Ede.

Crowe, T. (1991). *Crime Prevention through Environmental Design*. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Dahl R. e Tufte, E. (1973). *Size and Democracy*. Stanford University Press, Stanford.

Dekker, K. (2007). *Social Capital, Neighbourhood Attachment and Participation in Distressed Urban Areas. A Case Study in The Hague and Utrecht, the Netherlands*. Housing Studies, 22(3), pp 355-379, Routledge, Oxfordshire.

DETR – Department of the Environment, Transport and the Regions (1998a). *New Deal for Communities: phase 1 proposals: guidance for Pathfinder applicants*. DETR, Londres.

DETR (1998b), *A New Deal for Transport: Better for everyone*. The Stationery Office, Londres.

DoE/DoT – Department of Environment/Department of Transport (1992). *Design Bulletin 32: Residential roads and footpaths: Layout considerations*. Her Majesty's Stationery Office (HMSO). Londres.

DTLR – Department for Transport, Local Government and the Regions (2000). *Traffic Calming Bibliography* (traffic advisory leaflet 5/00). DTLR, Londres.

DTLR (2001a). *Home Zones – Planning and Design* (traffic advisory Leaflet 10/01). DTLR, Londres.

DTLR (2001b). *Traffic Calming Bibliography* (traffic advisory leaflet 5/01). DTLR, Londres.

DTLR (2002). *Home Zones – Public Participation* (traffic advisory Leaflet 8/02). DTLR, Londres.

DTLR (2005a). *Home Zones: Challenging the future of our streets*. DTLR, Londres.

DTLR (2005b), *Traffic Calming Bibliography* (traffic advisory leaflet 2/05). DTLR, Londres.

- DTLR (2006). *The Quiet Lanes and Home Zones (England) Regulations 2006* (circular 02/06). DTLR, Great Minister House, Londres.
- DTLR (2007). *Manual for Streets*. Thomas Telford, Londres.
- Forrest, R. e Kearns, A. (2001). *Social Cohesion, Social Capital and the Neighbourhood*. Urban Studies, 38(12), pp 2125-2143, Sage Publications, Londres.
- Fried, M. (1986). The neighborhood in metropolitan life: its psychological significance. In Taylor, R. B. (1986) (ed). *Urban Neighborhoods*, pp. 331-363, Praeger, Nova Iorque.
- Galster, G. (2001), *On the nature of neighbourhood*. Urban Studies, 38(12), pp 2111-2124, Sage Publications, Londres.
- Galster, G. (2007). *Neighbourhood social mix as a goal of housing policy: a theoretical analysis*. European Journal of Housing Policy, 7, pp 19-43, Routledge, Oxfordshire.
- Gans, H. J. (1961). *Planning and social life: friendship and neighbor relations in suburban communities*. Journal of the American Institute of Planners, 27, pp 134-140, Routledge, Oxfordshire.
- Gehl, J. (1971, edição de 1996). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Arkitektens Forlag, Skive.
- Gill, T. (1997). *Home Zones* (policy review). Children and Society, 11, pp 268-270, John Wiley & sons, Londres.
- Goitia, F. C. (1982, edição de 2003). *Breve História do Urbanismo*. Editorial Presença, Lisboa.
- Grant, J. (2006). *Planning the Good Community – New Urbanism in Theory and Practice*. Routledge, Oxon.
- Guerra, I. (2003). Tensões do Urbanismo Quotidiano. In Portas, N., Domingues, A., Cabral, J. *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Hall, P. (2000). *Urban Renaissance/New Urbanism – Two Sides of the Same Coin?*. American Planning Association Journal, 66 (4), pp. 359-360, APA, Chicago.
- Hallman, H. W. (1984). *Neighbourhoods: Their Place in Urban Life*. Sage Publications, Beverly Hills.
- Hamilton-Baillie (2001). *Home Zones – Reconciling People, Places and Transport*. [www.cefid.udesc.br/ciclo/workshop/Hamilton.homezones.pdf](http://www.cefid.udesc.br/ciclo/workshop/Hamilton.homezones.pdf). 03/01/2009.
- Healey, P. (1998). Institutional theory, social exclusion and governance. In Madanipour, A., Cars, G., Allen, J. (eds.). *Social Exclusion in European Cities*, pp 53-74, Jessica Kingsley, Londres.
- Her Majesty's Government (2000). *Transport Act 2000*. The Stationery Office, Londres.
- Her Majesty's Government (2001). *Transport (Scotland) Act 2001*. The Stationery Office, Londres.
- Her Majesty's Treasury, Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform, Communities and Local Government (2007). *Review of sub-national economic development and regeneration*. HM Treasury, Londres.
- Hilder, P. (2005). *Seeing the Wood for the Trees: The Evolving Landscape for Neighbourhood Arrangements*. The Young Foundation, Londres.
- Hodgkinson, M., Whitehouse, J. (2000). *Urban street activity in 20mph zones: Emerging findings*. Allot and Lomax. Manchester.

- Home Office (2002). *Community cohesion: a report of the independent review team – the Cantle report*. Home Office, Londres.
- IHIE - Institute of Highway Incorporated Engineers (2002). *Home Zone Design Guidelines*. IHIE, Londres.
- Jacobs, J. (1961, edição em português de 2000). *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Martins Fontes, São Paulo.
- Jenks, M., Dempsey, N. (2007). *Defining the neighbourhood – Challenges for Empirical Research*. Town Planning Review, 78(2), pp 153-178, Liverpool University Press, Liverpool.
- JMU Access Partnership (2007). *Designing for Disabled People in Home Zones*. JMU, Leeds.
- JRF - Joseph Rowntree Foundation (2001). *Planning and designing home zones*. [www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/d41.pdf](http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/d41.pdf). 14/10/2009.
- Jupp, B. (1999). *Living Together: Community Life on Mixed Tenure Estates*. DEMOS, Londres.
- Kearns A. e Forrest, R. (2000). *Social cohesion and multi-level urban governance*. Urban Studies, 37(5/6), pp. 995-1017, Sage Publications, Londres.
- Kearns, A., Parkinson, M. (2001). *The Significance of Neighbourhood*. Urban Studies, 38(12), pp 2103-2110, Sage Publications, Londres.
- Keating, D., Krumholz, N. (2000). *Neighborhood Planning*. Journal of Planning Education and Research, 20, pp 111-114, Sage Publications, Londres.
- Kennett, P. e Forrest, R. (2006). *The Neighbourhood in a European Context*. Urban Studies, 43(4), pp 713-718, Sage Publications, Londres.
- Kraay, J. H. (1986). *Woonerven and other experiments in The Netherlands*. Built Environment, 12, 1/2, pp 20-29, Alexandrine Press, Oxon.
- Kwiatkowsky, D. (1985). *Streetscape in the 'Woonerf'*. Landscape Design, Outubro, pp 34-37.
- Lamas, J. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, Lisboa.
- Lang, J. (1994). *Urban Design: The American Experience*. Van Nostrand Reinhold, Nova Iorque.
- Lapinski, S. (2009). *Home Zones in the United Kingdom*. <http://www.slideshare.net/S.Lapinski/extended-essay-home-zones-in-the-uk>. 14/10/2009.
- Larsen, K. (2005). *New Urbanism's Role in Inner-city Neighbourhood Revitalization*. Housing Studies, 20(5), pp 795-813, Routledge, Oxfordshire.
- Lawless, P. (2006). *Area-based Urban Interventions: Rationale and Outcomes: The New Deal for Communities Programme in England*. Urban Studies, 43(11), pp 1991-2011, Sage Publications, Londres.
- Lawless, P., Foden, M., Wilson, I., Beatty, C. (2009). *Understanding Area-based Regeneration: The New Deal for Communities Programme in England*. Urban Studies, OnlineFirst, 27/10/2009, Sage Publications, Londres.
- Lees, L. (2008). *Gentrification and Social Mixing: Towards an Inclusive Urban Renaissance?*. Urban Studies, 45(12), pp 2449-2470, Sage Publications, Londres.



- Lelieveldt, H. (2004). *Helping citizens help themselves: neighbourhood improvement programs and the impact of social networks, trust and norms on neighbourhood oriented forms of participation*. Urban Affairs Review, 39, pp 531-551, Sage Publications, Londres.
- Lowndes, V. e Sullivan, H. (2008). *How long can you go? Challenges for neighbourhood governance*. Public Administration, 86(1), pp 53-74, Blackwell, Oxford.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*, MIT Press, Cambridge.
- Middleton, A., Murie, A., Groves, R. (2005). *Social Capital and Neighbourhoods that Work*. Urban Studies, 42(10), pp 1711-1738, Sage Publications, Londres.
- Mitchell, D. (1995). *The End of Public Space? People's Park, Definitions of the Public and Democracy*. Annals of the Association of American Geographers, 85, pp 108-133, AAG, Washington.
- ODPM - Office of the Deputy Prime Minister (2003). *Sustainable Communities – Building for the Future*. ODPM, Londres. [www.communities.gov.uk/documents/communities/pdf/146289.pdf](http://www.communities.gov.uk/documents/communities/pdf/146289.pdf) 10/01/2010.
- ODPM/HO – Office of the Deputy Prime Minister/Home Office (2005). *Citizen Engagement and Public Services: Why Neighbourhoods Matter*. ODPM/HO, Londres.
- Perry, C. (1929). The Neighborhood Unit. In Lewis, H. M. (1929) (ed.), *Regional Plan for New York and its Environs*. Vol. 7, Neighbourhood and Community Planning, Nova Iorque.
- Peterman, W. (2000). *Neighbourhood Planning and Community-based Development*. Sage Publications, Califórnia.
- Portas, N., Domingues, A., Cabral, J. (2003). *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Pratchett, L. (2004). *Local Autonomy, Local Democracy and the New Localism*. Political Studies, 52(2), pp 258-275, Political Studies Association, Elmfield.
- Preston, B. (1995). *Cutting Pedestrian Casualties: Cost Effective Ways to Make Walking Safer*. Injury Prevention, 1, pp 187-190, BMJ, Londres.
- Purcell, M. (2006). *Urban Democracy and the Local Trap*. Urban Studies, 43(11), pp 1921-1941, Sage Publications, Londres.
- Purdue, D. (2001). *Neighbourhood Governance: Leadership, Trust and Social Capital*. Urban Studies, 38(12), pp 2211-2224, Sage Publications, Londres.
- Rhodes, J., Tyler, P., Brennan, A. (2005). *Assessing the Effect of Area-Based Initiatives on Local Area Outcomes: Some Thoughts Based on the National Evaluation of the Single Regeneration Budget in England*. Urban Studies, 42(11), pp 1919-1946, Sage Publications, Londres.
- Richards, B. (2001). *Future Transport in Cities*. Spon Press, Londres.
- Rogers, P., Coafee, J. (2005). *Moral panics and urban renaissance: Policy, tactics and youth in public space*. City, 9(3), pp 321-340, Routledge, Oxfordshire.
- Rohe, W. (2009). *From Local to Global. One Hundred Years of Neighborhood Planning*. Journal of the American Planning Association, 75(2), pp 209-230, APA, Chicago.
- Rudlin, D., Falk, N. (1999, edição de 2001). *Building the 21st Century Home – The Sustainable Urban Neighbourhood*. Architectural Press, Oxford.

Scottish Executive (2002). *Home Zones Guidance Consultation*. Scottish Executive, Edimburgo.

SEU – Social Exclusion Unit (1998). *Bringing Britain Together – A Strategy for Neighbourhood Renewal*, HMSO, Londres.

Southworth, M. e Ben-Joseph, E. (1995). *Street Standards and the shaping of suburbia*. Journal of the American Planning Association, 61, pp 65-81, APA, Chicago.

Sugars, C. (sem data). *Home Zones – Street Lighting Guidance*. IHIE, Londres.

[www.homezones.org.uk/public/downloads/Street\\_Lighting\\_Guidance.pdf](http://www.homezones.org.uk/public/downloads/Street_Lighting_Guidance.pdf). 10/01/2010.

Sullivan, H. (2001). *Maximising the Contribution of Neighbourhoods – the Role of Community Governance*. Public Policy and Administration, 16(2), pp 29-48, Sage Publications, Londres.

Sullivan, H., Taylor, M. (2007). Theories of ‘neighbourhood’ in urban policy. In Smith, I., Lepine, E. e Taylor, M. (ed.), *Disadvantaged by where you live? Neighbourhood governance in contemporary urban policy*. Policy Press, Bristol.

Sustrans (2009). *DIY Streets – Project Review 2009*, Sustrans, Bristol.

Sustrans (sem data). *DIY Streets – Creating affordable people friendly spaces*, Sustrans, Bristol.

[www.sustrans.org.uk/assets/files/liveable%20neighbourhoods/DIY%20Streets%20info%20sheet\\_FInAL.pdf](http://www.sustrans.org.uk/assets/files/liveable%20neighbourhoods/DIY%20Streets%20info%20sheet_FInAL.pdf). 14/10/2009.

Talen, E. (1999). *Sense of Community and Neighbourhood Form: An assessment of the Social Doctrine of New Urbanism*. Urban Studies, 36(8), pp 1361-1379, Sage Publications, Londres.

Talen, E. (2000). *The Problem with Community in Planning*, Journal of Planning Literature, 15, pp 171-183, Sage Publications, Londres.

Talen, E. (2003), *Neighbourhoods as service providers: a methodology for evaluating pedestrian access*. Environment and Planning B, 30, pp 181-200, Pion, Londres.

Tostões, A. (2001). O Bairro de Alvalade no Quadro do Desenvolvimento Urbano de Lisboa. In *Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*, Centro de Informação Urbana de Lisboa, Lisboa.

Transport 2000 e Sustrans (sem data). *Home Zones Pilots – Lessons to be learnt*. [www.homezones.org.uk/challenge/lessons%20to%20be%20learnt.pdf](http://www.homezones.org.uk/challenge/lessons%20to%20be%20learnt.pdf). 14/10/2009.

Webster, D., Tilly, A., Wheeler, A., Nicholls, D., Buttress, S. (2006). *Pilot home zone schemes: summary of the schemes* (TRL654). Transport Research Laboratory, Berkshire.

Whitehead, M. (2003). *Love thy Neighbourhood – Rethinking the Politics of Scale and Walsall's Struggle for Neighbourhood Democracy*. Environment and Planning, 35, pp 277-30, Pion, Londres.

Sites:

[www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank](http://www.cabe.org.uk/case-studies/staiths-south-bank)

[hugeasscity.com](http://hugeasscity.com)

[www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

[www.walkinginfo.org](http://www.walkinginfo.org)





## **ANEXOS**



**A1**

**CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA  
DAS ÁREAS DE ESTUDO**





# Caracterização da rede viária - área de estudo Mercês

Nome arruamento	tipo de tráfego	sentidos circulação	n.º vias	n.º passeios	áreas verdes
Av. D. Carlos I	atravessamento	2	2	2	S
Beco da Rosa	local	1	1	0	N
Calçada do Combro	atravessamento	2	2	2	N
Calçada da Estrela	atravessamento	2	2	2	N
Calçada do Marquês de Abrantes	atravessamento	2	2	2	N
Largo do Conde-Barão	atravessamento	2	2	2	N
Largo de Jesus	local	1	1	2	N
R. da Academia das Ciências	local	1	2	2	S
R. de Caetano Palha	local	1	1	2	N
R. Correia Garção	atravessamento	2	2	2	S
R. da Cruz	local	1	1	0	N
R. da Cruz dos Poiais <sup>1</sup>	local	1	1	2	N
R. Eduardo Coelho	local	1	1	2	
R. Fresca	local	1	1	1	N
R. das Gaivotas	local	1	1	1	N
R. dos Mastros	local	1	1	2	N
R. Nova da Piedade	atravessamento	1	1	2	N
R. de “O Século”	atravessamento	1	1	2	N
R. das Parreiras	local	1	1	2	N
R. da Paz	local	1	1	2	N
R. de Pedro Dias	local	1	1	0	N
R. da Quintinha	local	1	1	2	N
R. da Palmeira	local	1	1	2	S
R. do Poço dos Negros	atravessamento	1	1	2	N
R. dos Poiais de S. Bento	atravessamento	1	1	2	N
R. de São Bento	atravessamento	1/2	1/2	2	N
R. de S. Marçal	local	1	1	2	N
R. da Silva	local	1	1	2	N
R. do Vale	local	1	1	2	N
Tv. de André Valente	local	1	1	2	N
Tv. da Arrochela	local/pedonal	1	1	0	S

Nome arruamento	tipo de tráfego	sentidos circulação	n.º vias	n.º passeios	áreas verdes
Tv. do Convento de Jesus	local	1	1	2	S
Tv. dos Mastros	local	1	1	2	N
Tv. do Oleiro	pedonal	-	-	2	N
Tv. dos Pescadores	local	1	1	2	N
Tv. do Poço dos Negros	pedonal	-	-	-	N
Tv. dos Poços	pedonal	-	-	-	N
Tv. S. José	local	1	1	2	N

<sup>1</sup> Apesar de ser uma rua local, a R. da Cruz dos Poiais apresenta um tráfego de atravessamento considerável.

## Caracterização da rede viária - área de estudo Alvalade

Nome arruamento	tipo de tráfego	sentidos circulação	n.º vias	n.º passeios	áreas verdes
Av. do Brasil	atravessamento	2	4	2	S
Av. dos Estados Unidos da América	atravessamento	2	6	2	S
Av. da Igreja	atravessamento	2	2	2	S
Av. de Roma	atravessamento	2	4/6	2/4	S
Campo Grande	atravessamento	2	12	4	S
Impasse à R. Alberto Oliveira	local	2	2	1	N
R. Aboim Ascensão	local	1	1	2	S
R. Alberto de Oliveira	local	1/2	1	2	S
R. Afonso Lopes Vieira <sup>1</sup>	local	1	1	2	S
R. Antónia Pusich	local	2	1	2	S
R. António Patrício	local	1	1	2	S
R. Bernarda Ferreira de Lacerda	local	2	1	2	S
R. Branca de Gonta Colaço	local	2	1	2	S
R. Camilo Pessanha	local	2	1	2	S
R. Eduardo Vidal	local	2	1	2	S
R. Eugénio de Castro	local	1	1	2	S
R. Fausto Guedes Teixeira	local	1	1	2	S
R. Fernando Caldeira	local	1/2	1	2	S
R. Fernando Pessoa	local	1	1	2	S
R. Florbela Espanca	local	2	1	2	S
R. Guilherme de Azevedo	local	2	1	2	S
R. João Lúcio	local	2	1	2	S
R. José Lins do Rego	local	2	1	1	S
R. Mário de Sá Carneiro	local	2	1	2	S
R. Rosália de Castro	local	2	1	2	S
R. Violante do Céu	local	2	1	2	S
Tv. de Aboim Ascensão	local	1	1	2	S

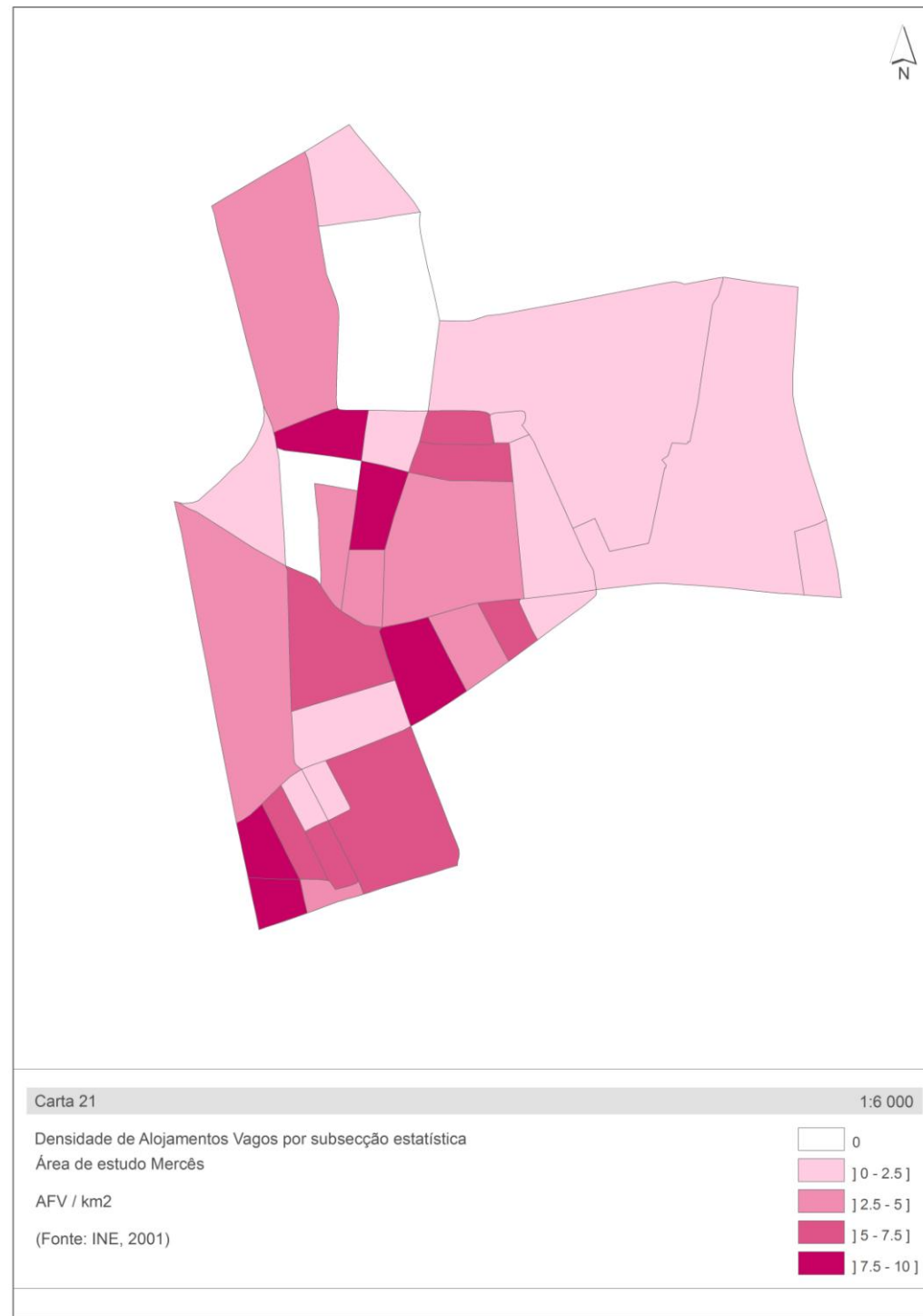
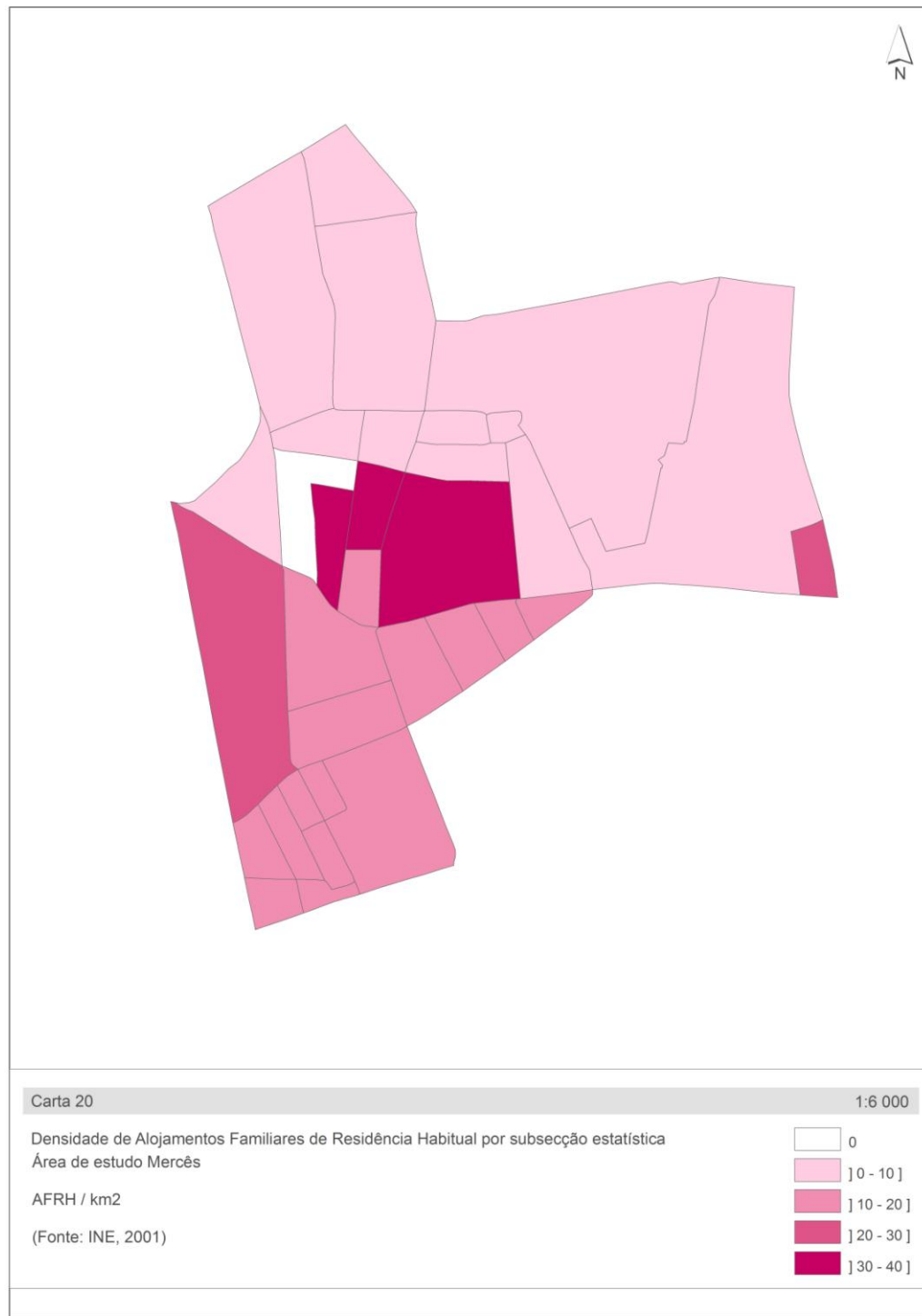
<sup>1</sup> Apesar de ser uma rua local, a R. Afonso Lopes Vieira apresenta um tráfego de atravessamento considerável.



**A2**

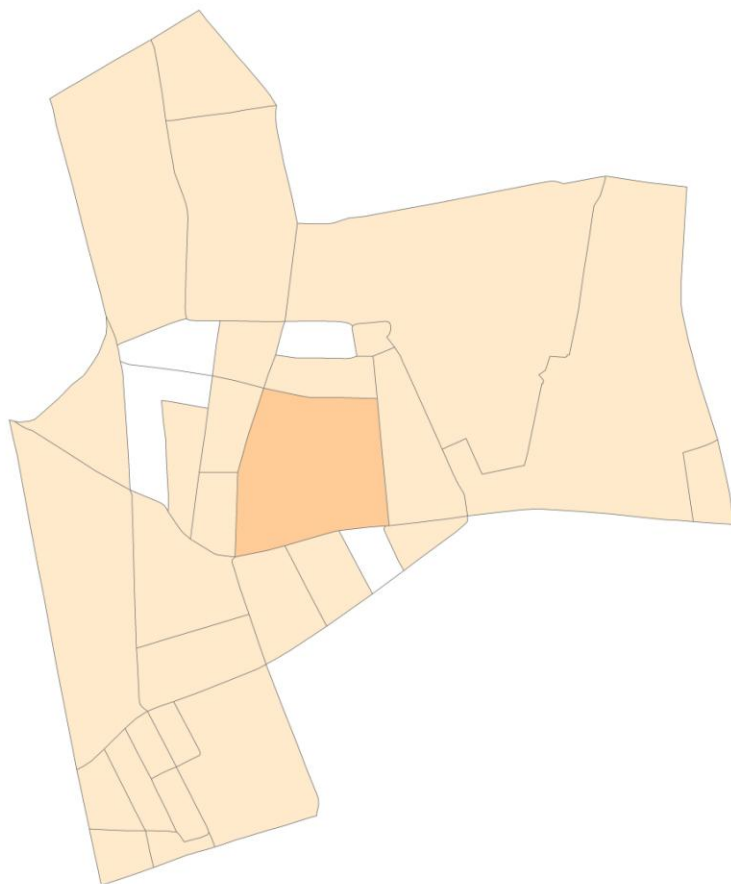
**CARTAS ADICIONAIS DE CARACTERIZAÇÃO  
DEMOGRÁFICA E SOCIO-ECONÓMICA DAS  
ÁREAS DE ESTUDO**











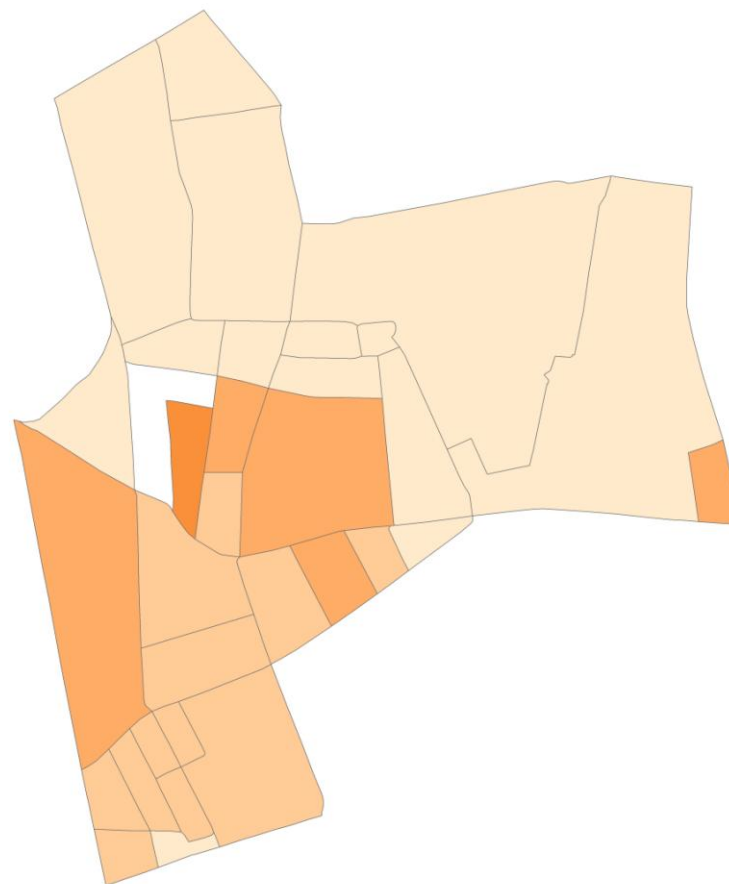
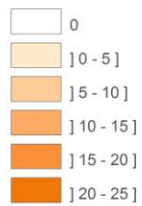
Carta 22

1:6 000

Densidade de Famílias Clássicas com Pessoas com Menos de 15 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

FCPME15 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)



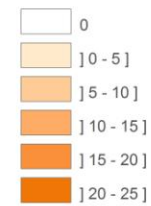
Carta 23

1:6 000

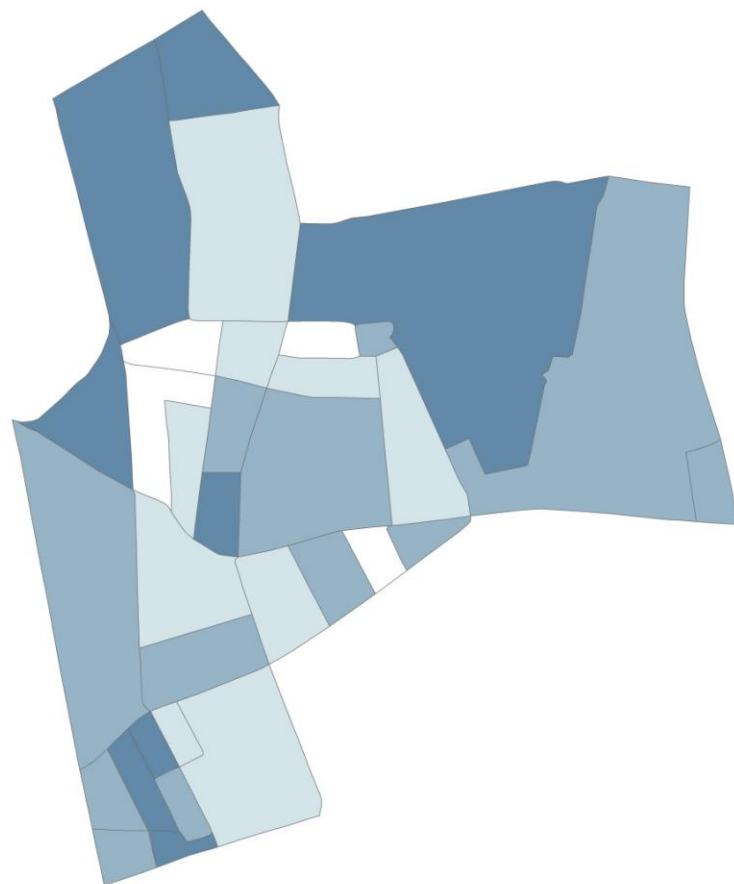
Densidade de Famílias Clássicas com Pessoas com 65 ou mais anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

FCPMA65 / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)







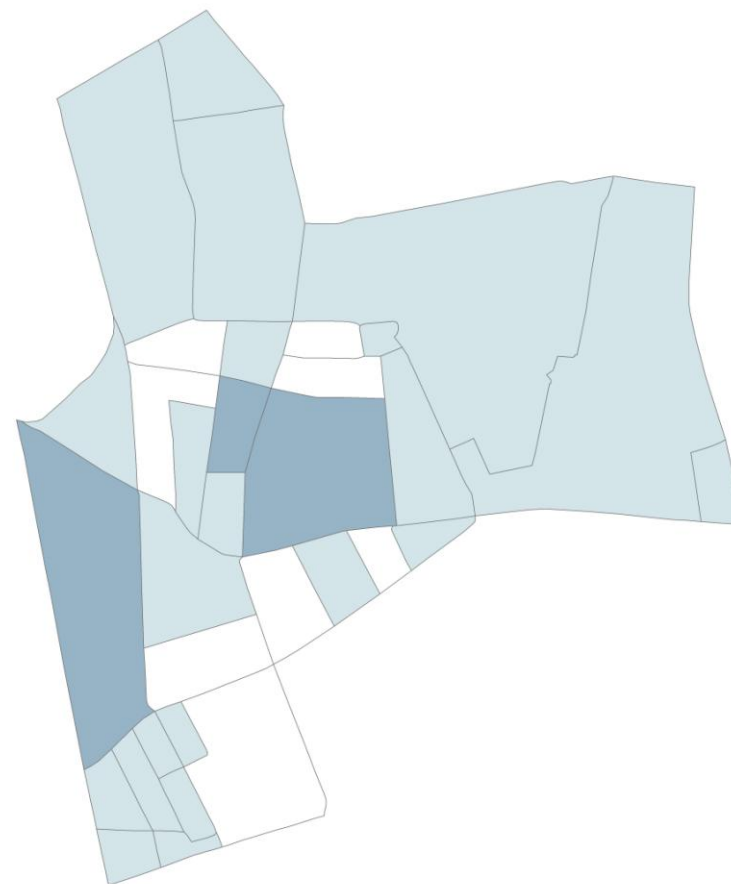
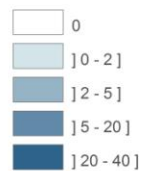
Carta 24

1:6 000

Densidade de residentes de idade entre 5 e 9 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$(HR5\_9 + MR5\_9) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



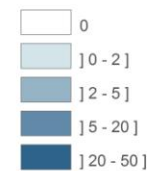
Carta 25

1:6 000

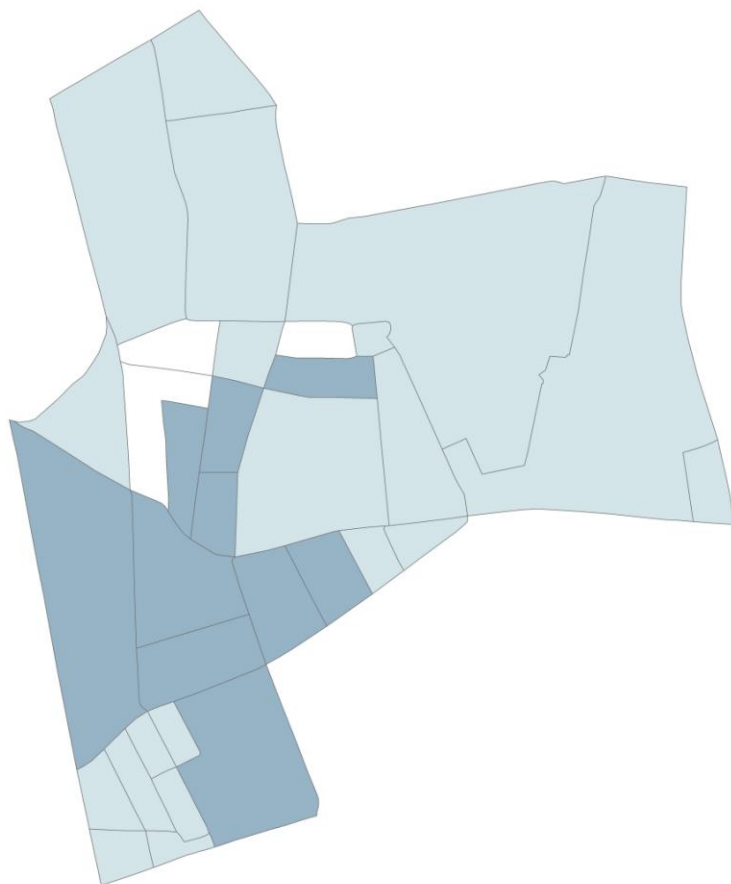
Densidade de residentes de idade entre 10 e 13 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$(HR10\_13 + MR10\_13) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







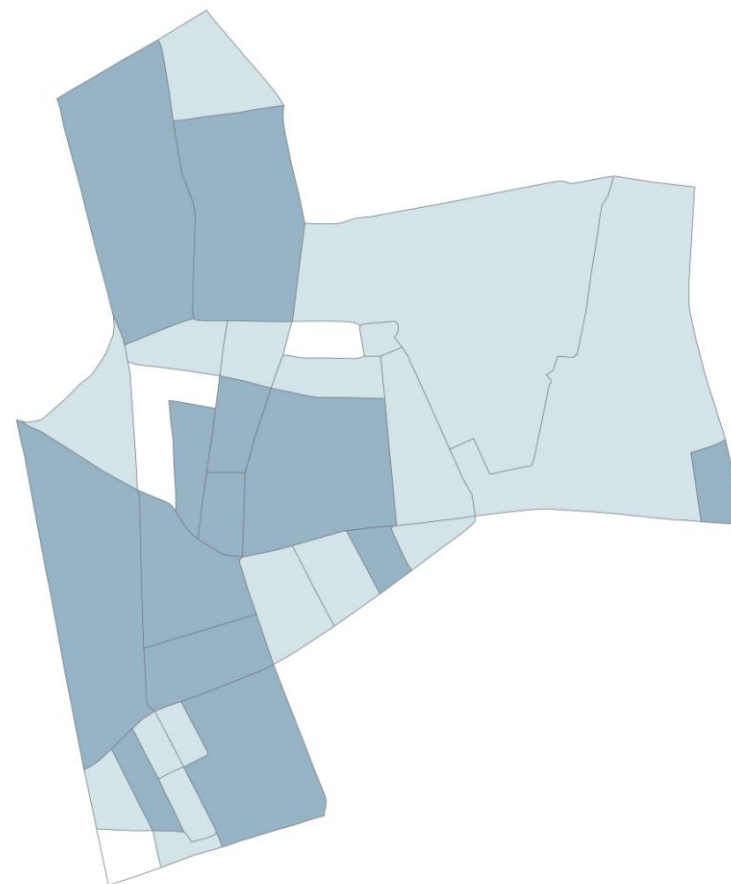
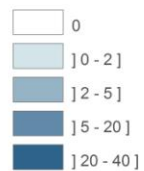
Carta 26

1:6 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 14 e 19 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$(HR_{14\_19} + MR_{14\_19}) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



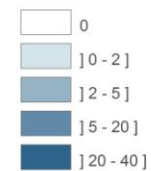
Carta 27

1:6 000

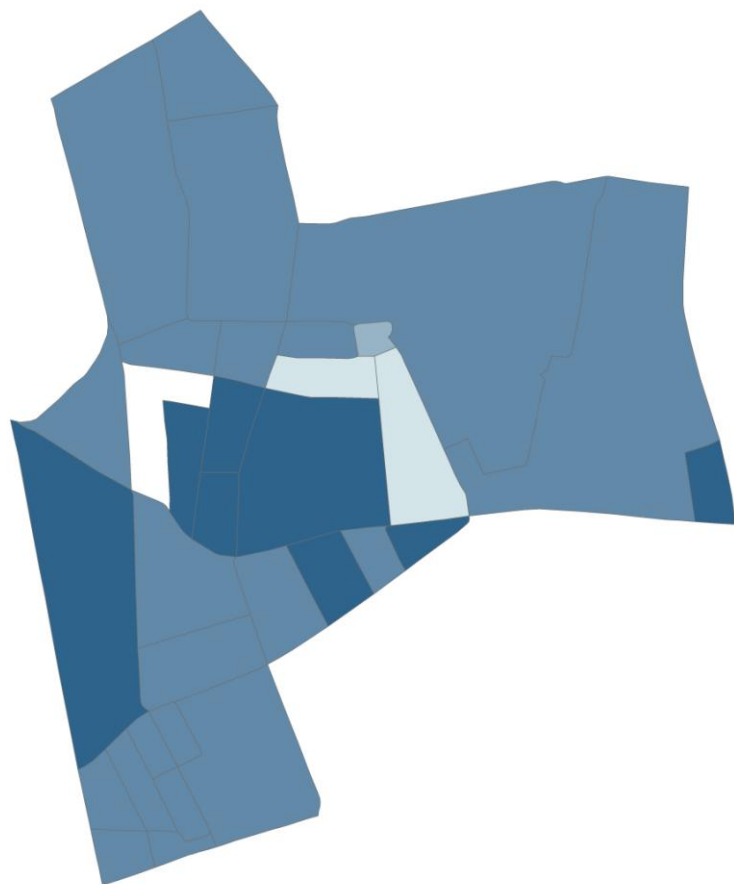
Densidade de indivíduos residentes de idade entre 20 e 24 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$(HR_{20\_24} + MR_{20\_24}) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







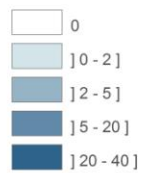
Carta 28

1:6 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 25 e 64 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

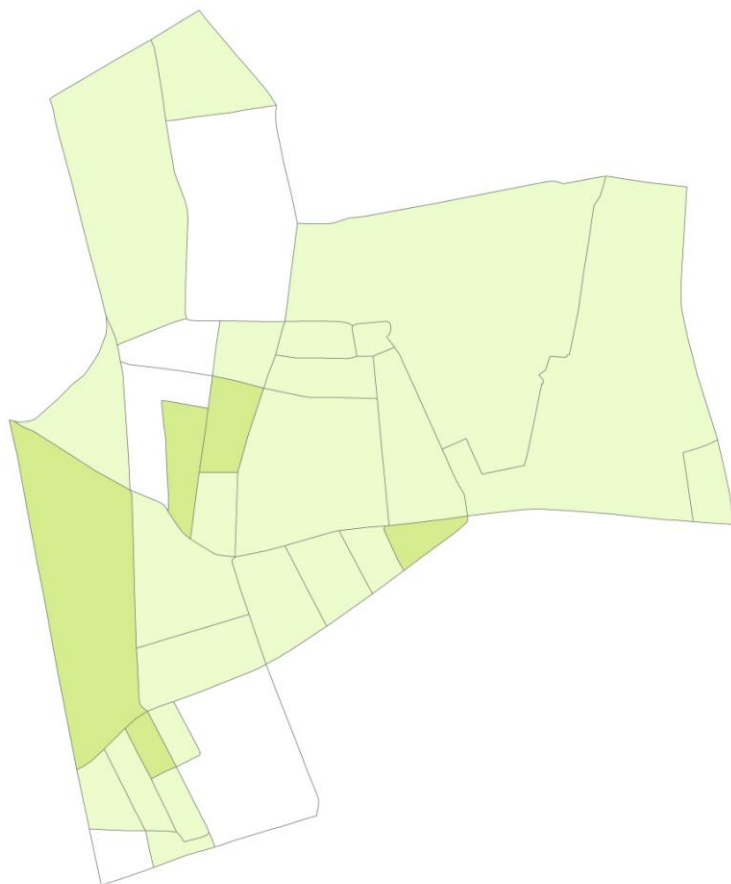
$(HR25\_64 + MR25\_64) / km2$

(Fonte: INE, 2001)









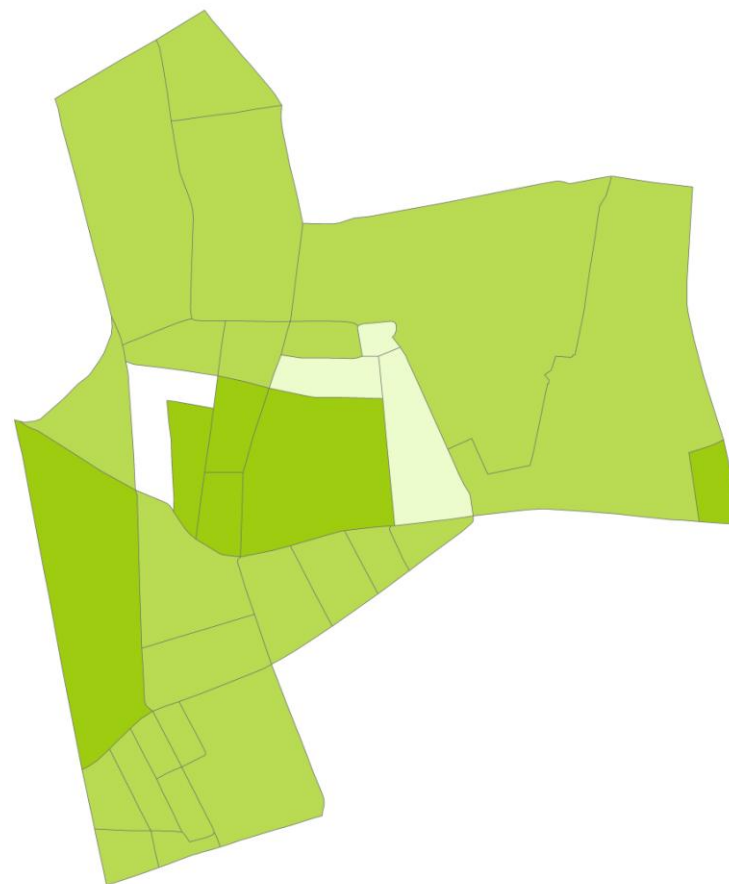
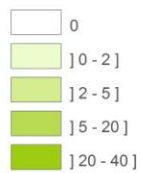
Carta 29

1:6 000

Densidade de indivíduos residentes desempregados, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$IR_D / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



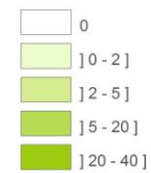
Carta 30

1:6 000

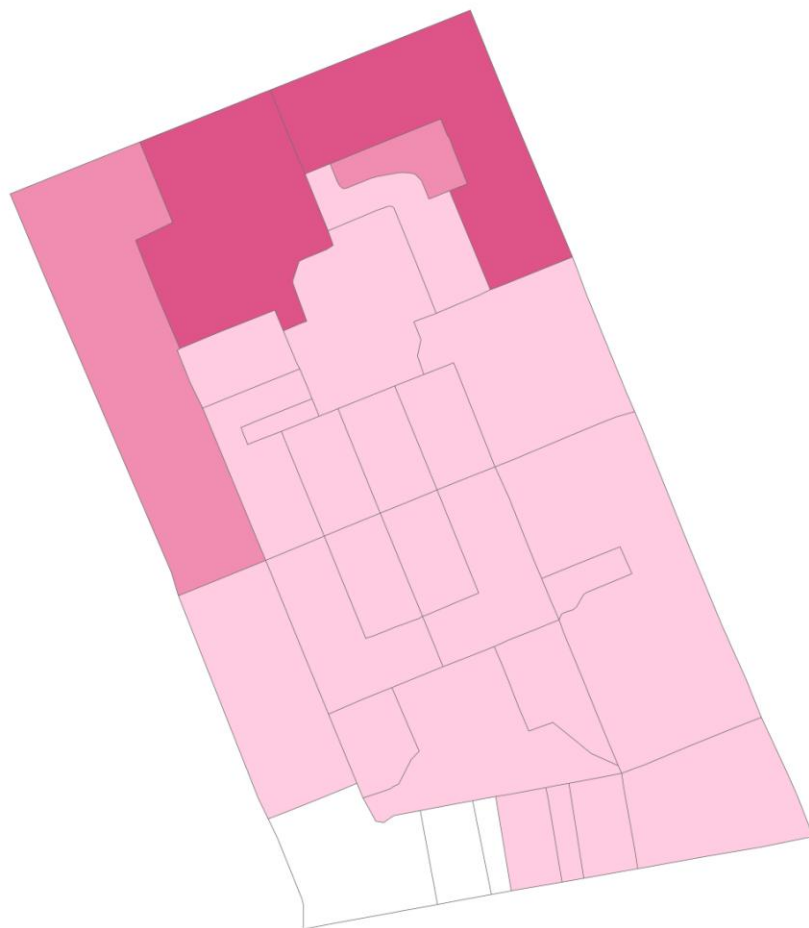
Densidade de população activa, por subsecção estatística  
Área de estudo Mercês

$(IR_{EP} + IR_D) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







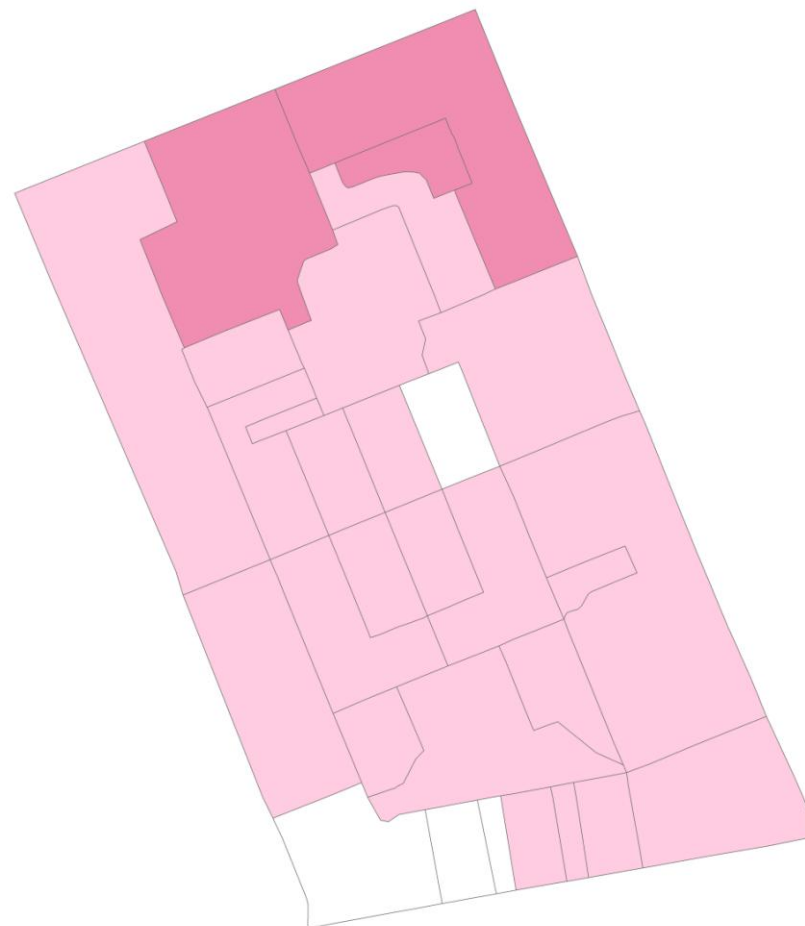
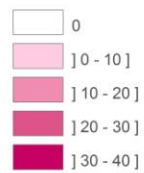
Carta 31

1:7 000

Densidade de Alojamentos Familiares de Residência Habitual por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

AFRH / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)



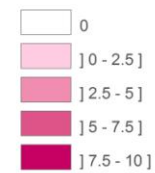
Carta 32

1:7 000

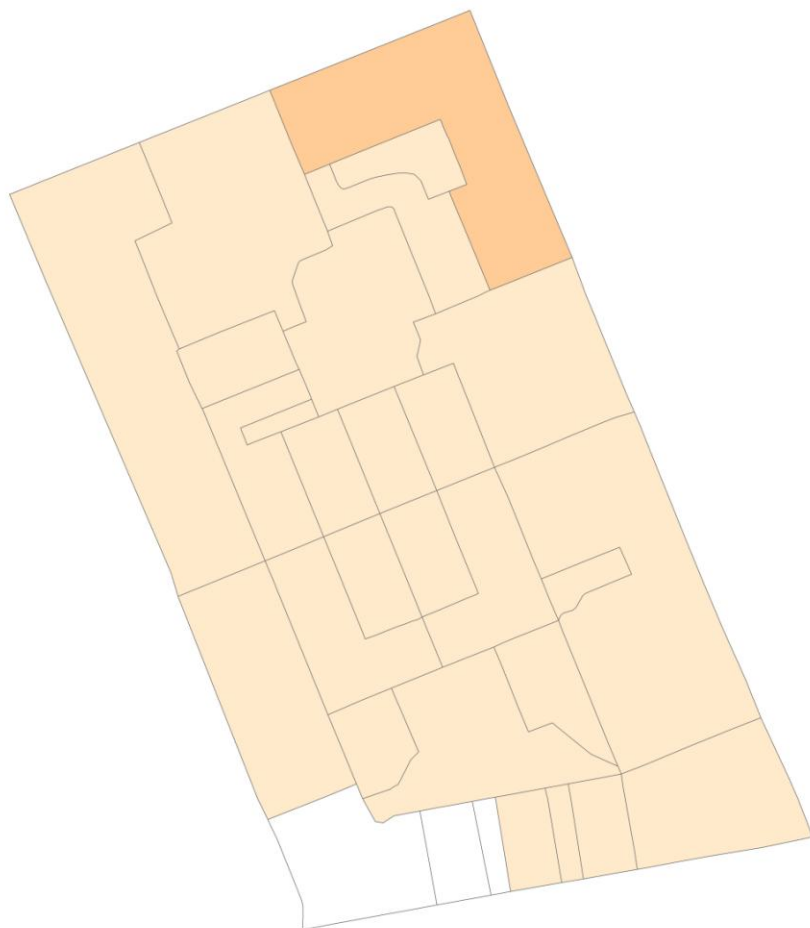
Densidade de Alojamentos Vagos por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

AFV / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)







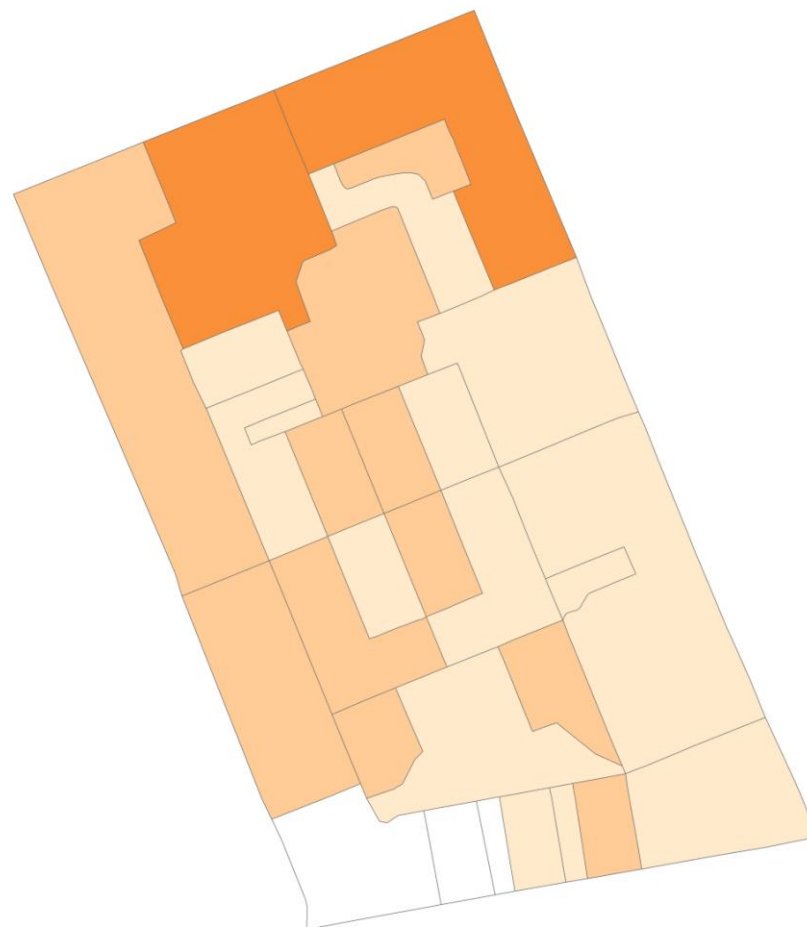
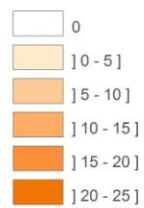
Carta 33

1:7 000

Densidade de Famílias Clássicas com Pessoas com Menos de 15 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

FCPME15 / km2

(Fonte: INE, 2001)



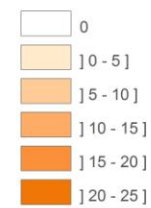
Carta 34

1:7 000

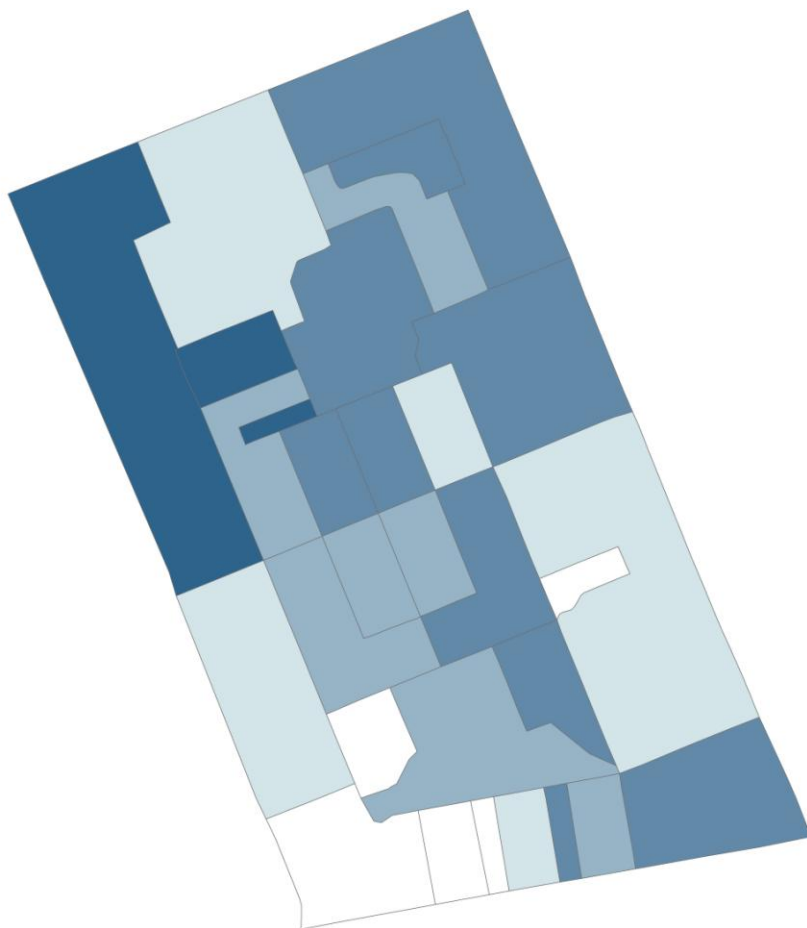
Densidade de Famílias Clássicas com Pessoas com 65 ou mais anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

FCPMA65 / km2

(Fonte: INE, 2001)







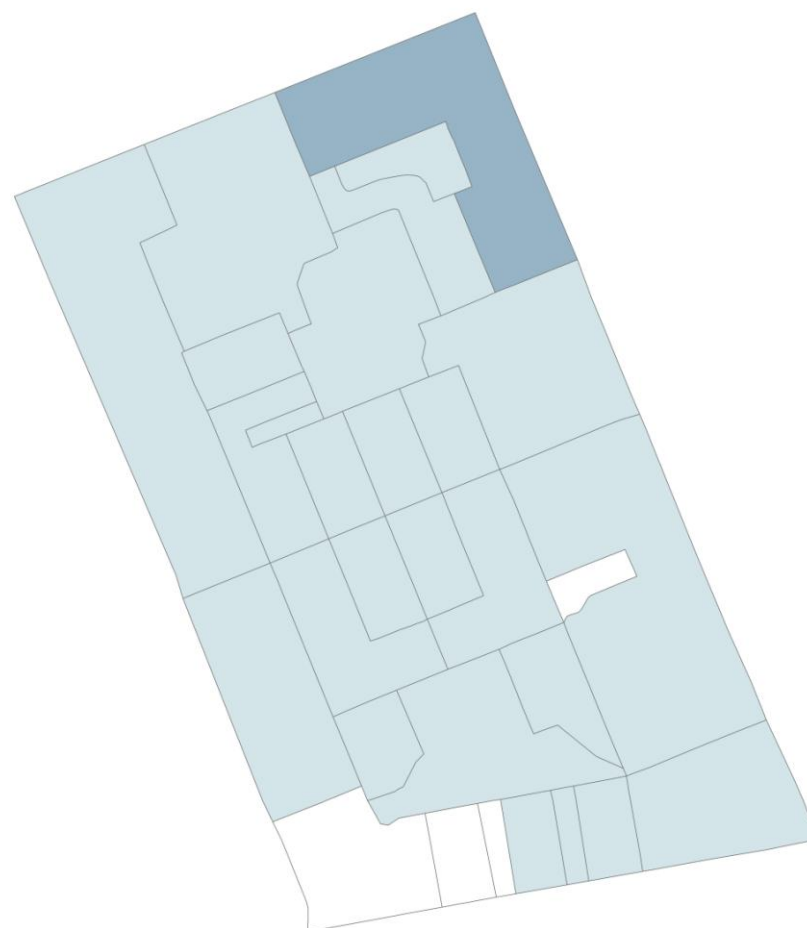
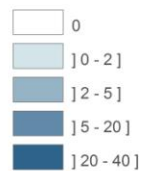
Carta 35

1:7 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 5 e 9 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR5\_9 + MR5\_9) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



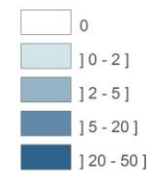
Carta 36

1:7 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 10 e 13 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

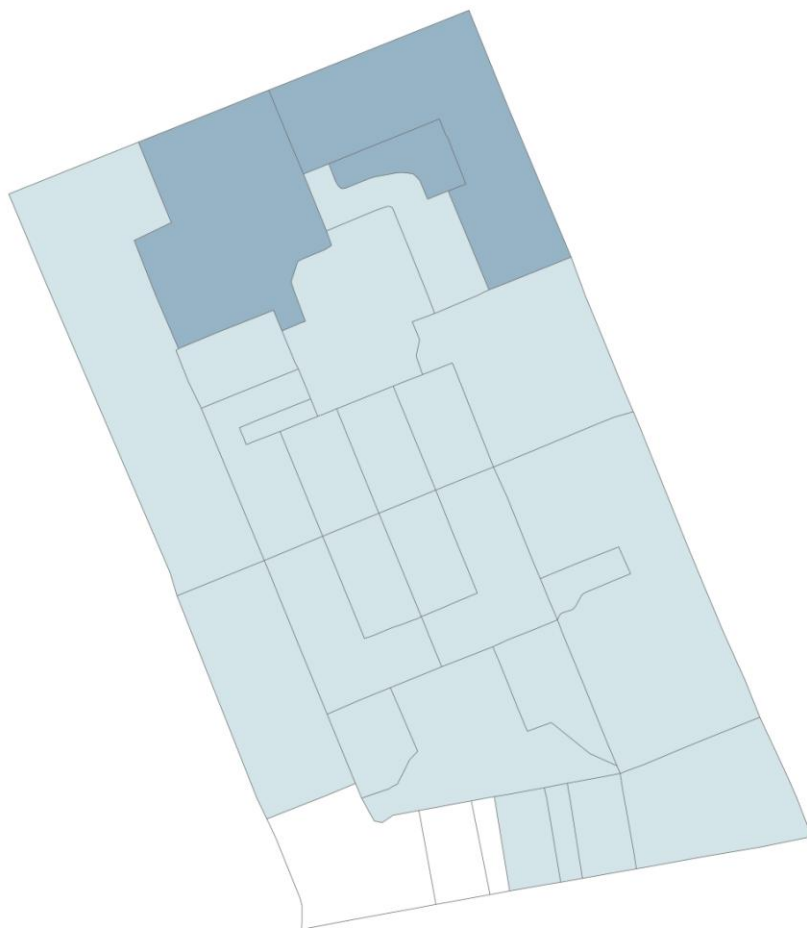
$(HR10\_13 + MR10\_13) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)









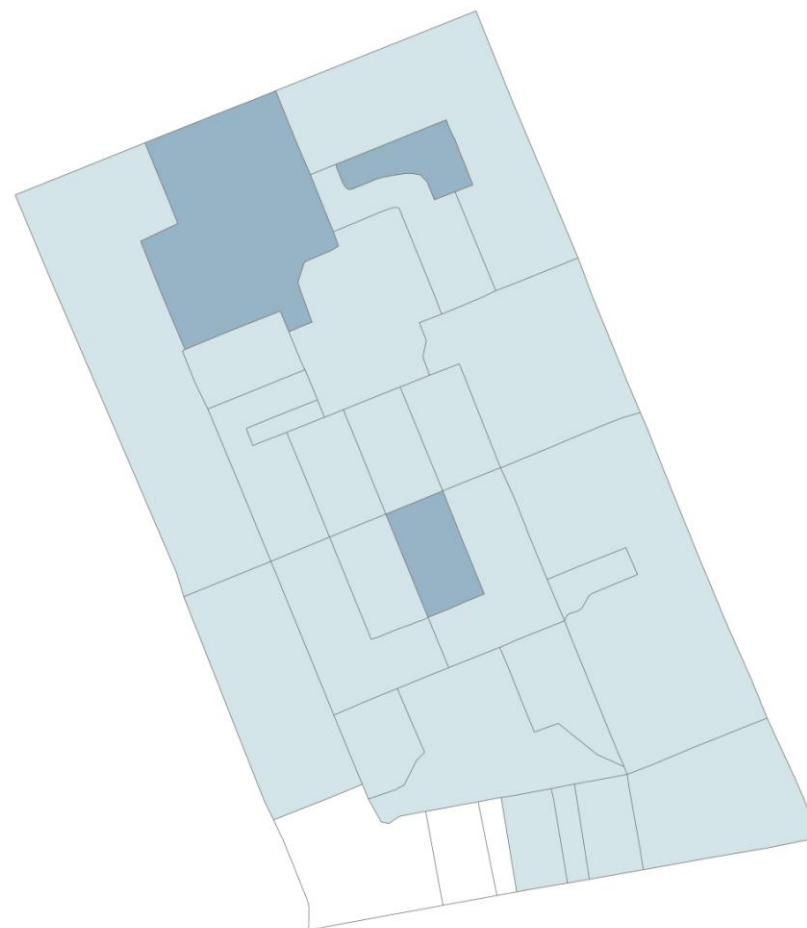
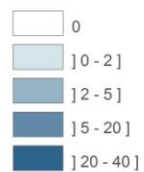
Carta 37

1:7 000

Densidade de indivíduos residentes de idade entre 14 e 19 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR14\_19 + MR14\_19) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)



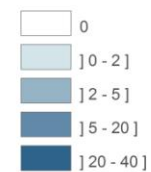
Carta 38

1:7 000

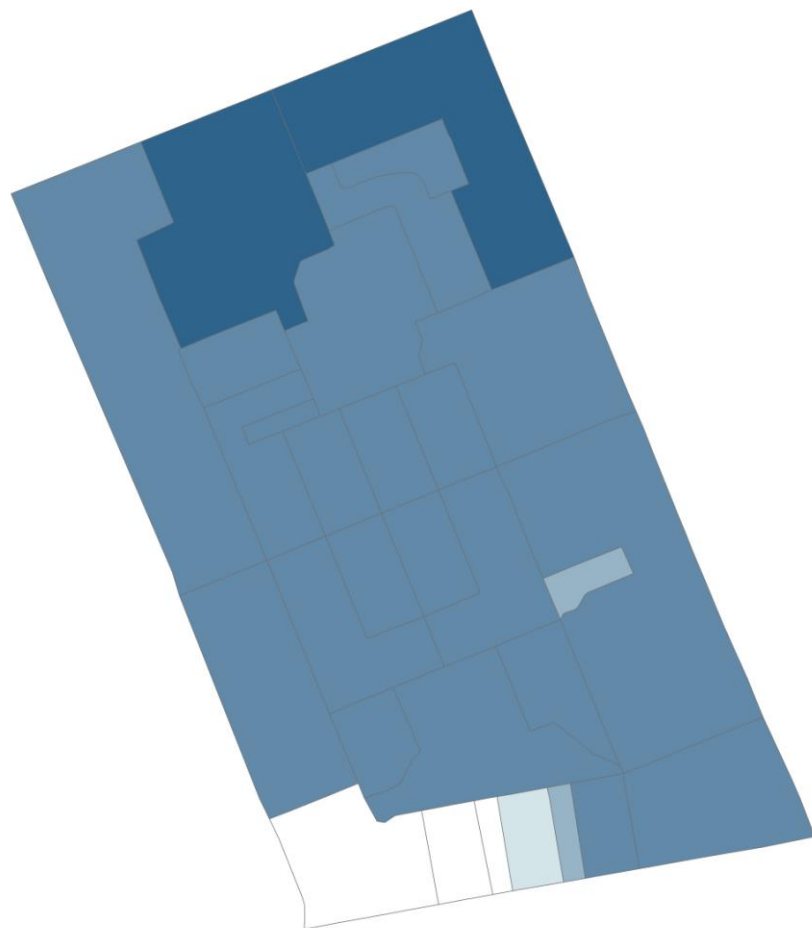
Densidade de indivíduos residentes de idade entre 20 e 24 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR20\_24 + MR20\_24) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







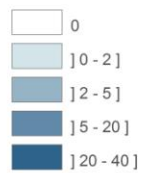
Carta 39

1:7 000

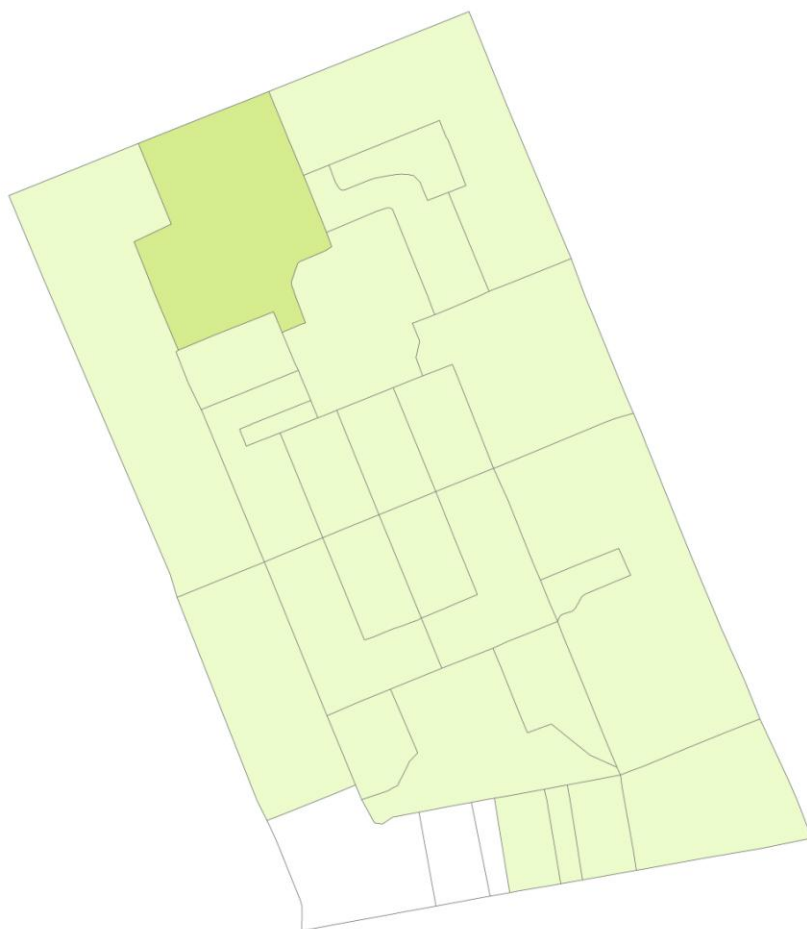
Densidade de indivíduos residentes de idade entre 25 e 64 anos, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

$(HR25\_64 + MR25\_64) / km^2$

(Fonte: INE, 2001)







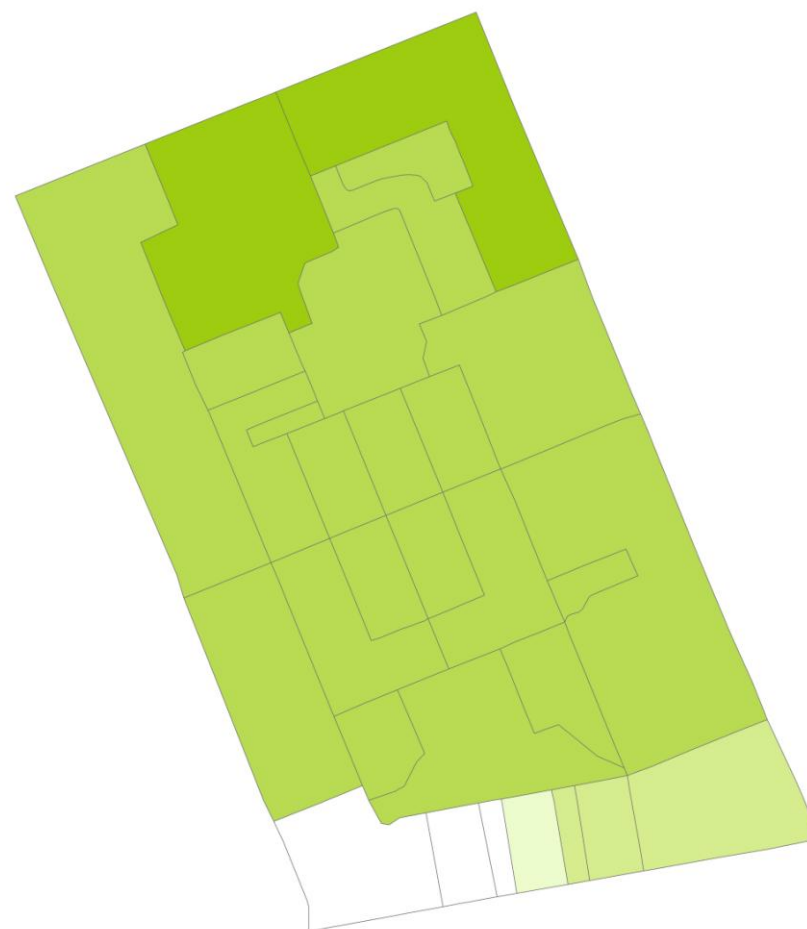
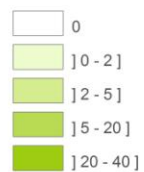
Carta 40

1:7 000

Densidade de indivíduos residentes desempregados, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

IR\_D / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)



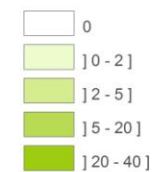
Carta 41

1:7 000

Densidade de população activa, por subsecção estatística  
Área de estudo Alvalade

(IR\_EP + IR\_D) / km<sup>2</sup>

(Fonte: INE, 2001)





**A3**

## **GUIÃO PARA ENTREVISTA**





**Guião para entrevista** (o entrevistado deverá ser um residente da área de estudo)

**Dados**

Idade \_\_\_\_

Sexo \_\_\_\_

Habilitações \_\_\_\_\_

Profissão \_\_\_\_\_

Rua onde mora \_\_\_\_\_

**Vizinhança e envolvimento**

Conhece algum dos seus vizinhos? sim \_\_ não \_\_

Consegue dizer aproximadamente quantos? \_\_\_\_\_

Tem confiança nas pessoas que vivem ou frequentam a envolvente da sua casa? sim \_\_ não \_\_

Sente que existe uma comunidade de vizinhos na sua zona? sim \_\_ não \_\_

Se sim, com que intensidade se sente envolvido nessa comunidade?

muito \_\_ um pouco \_\_ nada \_\_

Esta ideia de uma comunidade de vizinhos é-lhe agradável? sim \_\_ não \_\_ indiferente \_\_

Gosta da zona onde vive? sim \_\_ não \_\_

O que mais gosta da zona onde vive? \_\_\_\_\_

O que menos gosta da zona onde vive? \_\_\_\_\_

Sente que vive num *bairro*, ou, na envolvente, utiliza apenas a sua rua? \_\_\_\_\_

Frequenta alguma actividade organizada pela freguesia, paróquia ou outras organizações da zona onde vive? sim \_\_ não \_\_

Se sim, qual? \_\_\_\_\_

Pense essencialmente em si e na sua área de residência, e diga por favor se considera importantes as seguintes relações de vizinhança:

Cumprimentar na rua | sim \_\_ não \_\_

Filhos de vizinhos brincarem em conjunto na rua | sim \_\_ não \_\_

Ser convidado para casa de um vizinho | sim \_\_ não \_\_

Participar em actividades em conjunto com os vizinhos | sim \_\_ não \_\_

**Espaço público**

Passa algum tempo do seu dia na sua rua ou na envolvente? sim \_\_ não \_\_

Se sim, a fazer o quê? \_\_\_\_\_

Aproximadamente quanto tempo por dia? \_\_\_\_\_

Como classificaria o espaço público envolvente à sua casa?

muito bom \_\_ bom \_\_ razoável \_\_ mau \_\_ muito mau \_\_

O que considera mais atractivo no espaço público da sua rua ou bairro?

---

E menos?

---

Como classificaria o grau de segurança que sente ao andar a pé na sua rua?

muito elevado \_\_\_ bastante \_\_\_ razoável \_\_\_ baixo \_\_\_ muito baixo \_\_\_

Tem filhos/netos (crianças)? sim \_\_\_ não \_\_\_

Se sim, deixaria os seus filhos/netos brincarem sozinhos na rua onde vive? sim \_\_\_ não \_\_\_

Se não, porquê?

---

Se é que existem, quais julga serem os maiores agressores a quem passa ou está na rua?

---

Sente que existe algum tipo de intrusão na sua rua, pelos atravessamentos dos automóveis?

sim \_\_\_ não \_\_\_

Qual o modo de transporte que utiliza com mais frequência?

carro \_\_\_ autocarro \_\_\_ metro \_\_\_ a pé \_\_\_ outro \_\_\_

Futuro
--------

Se pudesse pedir alguma alteração na envolvente da sua casa, o que pediria?

---

Gostaria de ser envolvido, de alguma forma, nas decisões que se tomam acerca do espaço público da rua onde vive? (como por exemplo arborização, a criação de ruas pedonais, as alterações no estacionamento, melhoria das condições de circulação dos peões na rua, etc.)

sim \_\_\_ não \_\_\_ talvez \_\_\_

Se sim, e se por acaso fosse criado um grupo de trabalho no qual as pessoas pudessem participar nas decisões acerca do espaço público da zona onde vive, quanto tempo por mês estaria disposto a dedicar a esse trabalho? \_\_\_\_

Considera que uma estratégia que diminuísse a velocidade do tráfego automóvel na sua área de residência e transformasse as ruas de forma a que se tornassem mais atractivas para as pessoas conviverem e as crianças brincarem seria importante para a sua área de residência?

sim \_\_\_ não \_\_\_

**A4**

**SÍNTESE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS  
ÁREA DE ESTUDO MERCÊS**



<b>Nº entrevistados</b>	30	
<b>Idade</b>		
20-30	1	3%
31-40	2	7%
41-50	0	0%
51-60	5	17%
61-70	10	33%
71-80	8	27%
81-90	4	13%
> 90	0	0%
Total	30	
<b>Sexo</b>		
F	20	67%
M	10	33%
Total	30	
<b>Habilitações</b>		
Sem estudos	1	3%
1º ciclo Ensino Básico (3º ano)	1	3%
1º ciclo Ensino Básico (4º ano)	15	50%
2º ciclo Ensino Básico (5º ano)	1	3%
2º ciclo Ensino Básico (6º ano)	1	3%
3º ciclo Ensino Básico (9º ano)	2	7%
Ensino secundário (11º ano)	2	7%
Ensino secundário (12º ano)	1	3%
Curso Geral do Comércio (1º ano)	1	3%
Curso Geral do Comércio (4º ano)	1	3%
Curso Geral do Comércio (completo)	2	7%
Ensino superior (licenciatura)	0	0%
Ensino superior (mestrado)	1	3%
Ensino superior (doutoramento)	1	3%
Total	30	

<b>Profissão</b>				
Empregada doméstica	3			
Costureira	1	5	profissões baixo rendimento	17%
Pedreiro	1			
Advogado	1	1	profissões alto rendimento	3%
Canalizador (desempregado)	1	2	desempregados	7%
Outros desempregados	1			
Funcionário público (reformado)	1			
Assistente administrativo (reformado)	1			
Motorista (reformado)	2			
Mecânico (reformado)	1	22	reformados	73%
Empregado escritório (reformado)	1			
Servente de limpeza (reformado)	1			
Investigador (reformado)	1			
Outros reformados	14			
Total	30			

<b>Rua em que reside</b>	
R. dos Poiais de S. Bento	5
R. da Cruz dos Poiais	5
R. Eduardo Coelho	3
R. Academia das Ciências	2
R. de Pedro Dias	2
R. das Gaivotas	1
Tv. do Arco de Jesus	1
R. da Paz	1
Calçada do Combro	1
R. dos Prazeres	1
R. da Quintinha	1
Tv. da Arrochela	1
Beco da Cruz	1
Tv. da Peixeira	1
Av. D. Carlos I	1
R. Poço dos Negros	1
Rua de S. Marçal	1
R. das Adelas (na envolvente)	1
Total	30

<b>1.1 Conhece algum dos seus vizinhos?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	28	2	30
	93%	7%	

<b>1.2 Se sim, consegue dizer aproximadamente quantos?</b>	<b>1-10</b>	<b>11-20</b>	<b>&gt; 20</b>	<b>Total</b>
	10	6	12	28
	36%	21%	43%	

Notas:

Resposta habitual: "todos"

Dois dos entrevistados afirmaram conhecer mais de 50 vizinhos.

<b>2 Tem confiança nas pessoas que vivem ou frequentam a envolvente da sua casa?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	27	3	30
	90%	10%	

Notas:

Alguns "sims" (11) foram condicionais - "Depende, se for nos vizinhos que conheço bem, sim..." / "Em algumas pessoas" / "Na maior parte sim" / "Em quase todos" / "Em um ou dois".

Alguns "nãos" (1) foram "não muito".

<b>3.1 Sente que existe uma comunidade de vizinhos na sua zona?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>NS/NR</b>	<b>Total</b>
	13	14	3	30
	43%	47%	10%	

Notas:

Alguns "sins" (5) foram acrescentados das seguintes expressões : "Mais ou menos" (2) / "só entre os antigos, os novos são *bichos do mato*" (1) / "entre os que vivem no meu pátio - Academia das Ciências" (1) / "Já houve mais, antes éramos uma família" (1)

<b>3.2 Se sim, com que intensidade se sente envolvido nessa comunidade?</b>	<b>muito</b>	<b>um pouco</b>	<b>nada</b>	<b>Total</b>
	7	3	3	13
	54%	23%	23%	

Notas:

Alguns dos entrevistados (2) acrescentaram: "Dou-me bem com toda a gente."

Outro, porém, exprimiu: "Convive-se pouco."



<b>4 Esta ideia de comunidade de vizinhos é-lhe agradável?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>indiferente</b>	<b>Total</b>
	21	7	2	30
	70%	23%	7%	

Notas:

Alguns "sins" foram condicionais: "Depende, porque tenho outras coisas para fazer" / "Depende, se for para a interajuda, tudo bem."

Um dos entrevistados referiu:

"Já tive a ideia de juntar os vizinhos, para tomarmos conta aqui da zona, e nos protegermos uns aos outros, mas as autoridades não colaboram, e torna-se difícil."

<b>5 Gosta da zona onde vive?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>mais ou menos</b>	<b>Total</b>
	26	1	3	30
	87%	3%	10%	

Notas:

A alguns "sins" foram acrescentadas as expressões: "já gostei mais." (2) e "Muito." (2).

Algumas das pessoas que responderam "mais ou menos", acrescentaram: "Que remédio." ou "Tem de ser..."

<b>6 O que mais gosta da zona onde vive?</b>	
Raízes/habituação <sup>2</sup>	6
Proximidade à baixa/centralidade	6
Sossego/calma	6
Bons transportes	4
Ser uma zona histórica/protegida	4
Muitos serviços e lojas <sup>1</sup>	4
O Jardim do Príncipe Real <sup>4</sup>	2
Acessibilidade	2
Boa frequência de pessoas	1
Proximidade/convívio entre as pessoas <sup>3</sup>	2
Os monumentos (Liceu Passos Manuel, Igrejas,	1
As festas populares	1
Tudo	2
NS/NR	3

Notas:

A maioria dos entrevistados enunciou mais do que um elemento.

- 1 "Tudo à mão"/"Perto de tudo"
- 2 "Sempre vivi aqui." / "Fui criado aqui." / "Vivo aqui há mais de 30 anos." / "Conheço toda a gente."
- 3 "Isto é quase como uma aldeia."
- 4 Jardim do Principe Real, jardim da Av. D. Carlos I, jardim da Praça das Flores

<b>7 O que menos gosta da zona onde vive?</b>	
Inquietação/insegurança/assaltos	8
Sujidade e Lixo	5
Poucas lojas/lojas fechadas	3
Vandalismo	2
Barulho	2
Gente nova	2
Droga	2
Poucos transportes	2
Estacionamento indevido/elevado volume de carros estacionados na rua	2
Ausência de espaço para estacionamento	1
Morar no r/c	1
Condições sanitárias da habitação (ausência de casa-de-banho)	1
Ruído do movimento dos carros	1
Rua da Academia das Ciências (pouco movimento)	1
Falta de fiscalização	1
Falta de civismo das pessoas	1
Degradação do Jardim do Alto de Sta. Catarina <sup>1</sup>	1
Ausência de sítios para as crianças brincarem e os idosos conviverem	1
NS/NR	3
Nada	3

Notas:

<sup>1</sup> "As crianças antigamente brincavam muito lá, e agora está uma miséria."

8	Sente que vive num <i>bairro</i> , ou, na envolvente, utiliza apenas a sua rua?	bairro	rua	Total
		18	12	30
		60%	40%	

Notas:

As pessoas utilizam o bairro, para além da sua rua, de um modo geral, para as compras diárias.

Alguns dos entrevistados que afirmaram frequentar apenas a sua rua, referem que fazem as suas actividades noutras zonas da cidade.

9.1	Frequenta alguma actividade organizada pela junta de freguesia, paróquia ou outras organizações da zona onde vive?	sim	não	Total
		8	22	30
		27%	73%	

Nota:

Um dos entrevistados respondeu: "Não, mas gostava."

9.2	Se sim, qual?	
	Hidroginástica (Junta de Freguesia)	3
	Natação (Junta de Freguesia)	1
	Centro de dia	1
	Passeios organizados pela Junta de Freguesia (por vezes)	1
	Voluntariado na Paróquia	1
	Universidade Sénior	1
	Coro (Paróquia e Junta de Freguesia)	1
	Curso de Informática (Junta de Freguesia)	1

---

**10** Pense essencialmente em si e na sua área de residência, e diga por favor se considera importantes/positivas as seguintes relações de vizinhança (independentemente de elas acontecerem hoje na sua rua ou zona).

---

<b>Cumprimentar os vizinhos na rua</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	29	1	30
	97%	3%	
<b>Filhos de vizinhos brincarem em conjunto na rua<sup>1</sup></b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	23	7	30
	77%	23%	
<b>Ser convidado para casa de um vizinho<sup>2</sup></b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	12	18	30
	40%	60%	
<b>Participar em actividades em conjunto com os vizinhos</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	17	13	30
	57%	43%	

Notas:

<sup>1</sup> Alguns "sins" foram condicionais: "Acho positivo, mas hoje em dia é difícil." / "Esta é outra geração." / "Antigamente é que era, agora é triste." / "Já não se usa."

<sup>2</sup> Alguns "sins" foram condicionais: "Sim, se for da minha geração"

A alguns "nãos" foram acrescentados as expressões: "Não é possível, porque não nos damos." / "Já lá vai o tempo." / "Só a reunião do condomínio."

<b>11.1 Passa algum tempo do seu dia a rua ou na envolvente?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	22	8	30
	73%	27%	

<b>11.2 Se sim, a fazer o quê?</b>	
Passear/andar/exercício físico para a saúde	10
Compras diárias	9
Ir para as actividades do dia-a-dia	6
Ir ao café	3
Ver quem passa/conviver	3
Visitar amigos	1
Jogar dominó	1
Fotografar	1

<b>11.3 Aproximadamente quanto tempo?</b>	<b>&lt; 30 min</b>	<b>1-2h</b>	<b>3-4h</b>	<b>&gt;4h</b>	<b>Total</b>
	3	6	6	7	22
	14%	27%	27%	32%	

12	Como classificaria o espaço público envolvente à sua casa?	muito bom	bom	razoável	mau	muito mau	Total
		0	7	15	6	2	30
		0%	23%	50%	20%	7%	

13	O que considera mais atractivo no espaço público da sua rua ou bairro?	
	Os jardins <sup>1</sup>	4
	Rua da Academia das Ciências	2
	Características de zona histórica/arquitectura	2
	Ambiente popular	1
	Nada	1
	Iluminação	1
	Zona da Igreja das Mercês	1
	Recentes arranjos e alargamento dos passeios	1
	Existência de pilaretes nos passeios	1
	Largo do chafariz (Rua do Século) <sup>2</sup>	1
	NS/NR	12

Nota:

<sup>1</sup> Um dos entrevistados exprimiu: "O Jardim do Príncipe Real é a única coisa de jeito que aqui temos em termos de espaço público."

<sup>2</sup> "Apesar de estar degradado e sujo", salvaguarda o entrevistado.

<b>14 O que considera menos atractivo no espaço público da sua rua ou bairro?</b>	
Lixo e sujidade das ruas (principalmente dos animais) <sup>1</sup>	9
Os passeios (perigo principalmente para escorregar/degradação/estreitos)	4
Degradação dos pavimentos em geral	4
Estacionamento indevido	3
Ocupação excessiva das ruas pelos automóveis <sup>2</sup>	2
Nada	2
Falta de movimento	2
Degradação em geral	1
Iluminação deficiente	1
Pouco estacionamento	1
Pisos a ocupar o espaço dos peões (alargamento da rua não serviu de nada)	1
Vandalismo (ex: paredes pintadas)	1
Lojas estão todas a fechar	1
NS/NR	7

Notas:

<sup>1</sup> Alguns dos entrevistados (4) referiram principalmente a sujidade associada aos animais e a falta de civismo dos residentes quanto a este aspecto.

<sup>2</sup> "Mas não há nada a fazer.", exprime o entrevistado que referiu este problema.



15	Como classificaria o grau de segurança que sente ao andar a pé na sua rua?	muito elevado	bastante	razoável	baixo	muito baixo	Total
		3	8	7	4	8	30
		10%	27%	23%	13%	27%	

Notas:

Para a maioria dos entrevistados que referiram sentir um grau de segurança baixo ou muito baixo, este deve-se principalmente aos furtos, e menos em relação aos automóveis.

Alguns dos entrevistados afirmam que o grau de segurança que sentem varia muito do dia para a noite.

16.1	Tem filhos/netos (crianças)?	sim	não	Total
		19	11	30

16.2	Se sim, deixaria os seus filhos/netos brincarem sozinhos na rua onde vive?	sim	não	Total
		2	17	19
		11%	89%	

16.3	Se não, porquê?	
	Medo/insegurança em relação às pessoas (asaltos/raptos)	8
	Medo/insegurança de um modo geral	6
	Medo/insegurança em relação aos automóveis	4
	Largura das ruas	1
	Não existe um local para as crianças brincarem	1
	NS/NR	1

Nota:

Expressão de um residente: "Todo o cuidado é pouco!..."

<b>17 Se é que existem, quais julga serem os maiores agressores a quem passa ou está na rua?</b>	
Pessoas (roubos/droga/provocações/vandalismo)	15
Automóveis <sup>1</sup>	11
Carro eléctrico (velocidade e trepidação)	1
Taxistas	1
Pombos	1
Grafitis	1
Nada	1
NS/NR	5

Nota:

<sup>1</sup> De um modo geral, as pessoas sentem-se mais prejudicadas pelos automóveis estacionados (que não deixam espaço para o peão), do que pela sua circulação.

<b>18 Sente que existe algum tipo de intrusão na sua rua, pelos atravessamentos dos automóveis?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	18	12	30
	60%	40%	

Notas:

Alguns dos entrevistados referem que o estacionamento indevido é mais incómodo do que propriamente o tráfego automóvel.

Os "sins" não foram, em geral, muito convictos. São acrescentados de expressões como "Um bocadinho." / "Só à noite, por causa do barulho."

Um dos entrevistados exprimiu o seguinte: "As ruas são as mesmas, e os carros são cada vez mais."

<b>19 Qual o modo de transporte que utiliza com mais frequência?</b>	
autocarro	18
outro (eléctrico)	14
a pé	7
carro	5
metro	3

<b>20 Se pudesse pedir alguma alteração na envolvente da sua casa, o que pediria?</b>	
Reabilitação dos edifícios	6
Melhoria do pavimento das ruas	5
Mais limpeza <sup>1</sup>	5
Mais paz/mais segurança/mais fiscalização	5
Mais lojas	2
Nada (está tudo bem)	2
Mais e melhores serviços de transportes <sup>2</sup>	2
Maior cuidado nos jardins	1
Iluminação	1
Mais estacionamento	1
Resolução do problema do estacionamento	1
Maior fiscalização por parte da EMEL	1
Colocação de maior número de pilaretes <sup>3</sup>	1
Retirar pilaretes a mais	1
Retirar metade dos automóveis da rua <sup>4</sup>	1
Limpeza Grafitis	1
Mais civismo	1
NS/NR	1

Notas:

- <sup>1</sup> Em relação à limpeza das ruas, uma das entrevistadas exprimiu : "A Câmara faz tudo, mas as pessoas não respeitam."
- <sup>2</sup> Uma das sugestões dada por um entrevistado foi a criação de um serviço efectivo porta-a-porta (justificando que o da Câmara não está a funcionar).
- <sup>3</sup> Uma das entrevistadas referiu que foi muito importante a colocação dos pilaretes na sua rua, porque protegem o espaço do estacionamento e do tráfego automóvel, permitindo que possa estender a sua roupa.
- <sup>4</sup> O entrevistado que enunciou este factor referia-se, principalmente, aos automóveis abandonados.

21.1	Gostaria de ser envolvido, de alguma forma, nas decisões que se tomam acerca do espaço público da rua onde vive? (como por exemplo arborização, criação de ruas pedonais, alterações no estacionamento, melhoria das condições de circulação dos peões na rua,etc.)	sim	não	talvez	Total
		9 30%	17 57%	4 13%	30

Notas:

Algumas das pessoas entrevistadas apontaram a idade avançada como motivo para já não se quererem envolver.

Um dos entrevistados mostrou-se "derrotado" em relação à questão da participação, afirmando que "não vale a pena os residentes se pronunciarem, pois (para as autoridades locais) falam chinês."

Um dos entrevistados referiu que iria ter problemas por não concordar com a maioria das pessoas.

Um dos entrevistados afirmou que tudo dependia das pessoas que estivessem envolvidas.

Apesar de serem poucos, alguns dos entrevistados que responderam "sim", mostraram-se entusiasmados com a ideia, oferecendo-se para o que fosse preciso,

outros já se encontram envolvidos em actividades da Junta de Freguesia ligadas à reabilitação urbana,

e outros ainda propuseram soluções concretas como "reuniões na Junta de Freguesia, em que as pessoas pudessem expor os perigos e preocupações que sentem".

"Isto antes fazia parte da nossa cultura", refere uma das entrevistadas, "A Junta, que é quem está mais próximo do cidadão, devia ter mais abertura para ouvir as pessoas".

Um dos entrevistados que se mostrou aberto a participar referiu que não vai às Assembleias de Freguesia por serem à noite.

21.2	Se sim, e se por acaso fosse criado um grupo de trabalho no qual as pessoas pudessem participar nas decisões acerca do espaço público da zona onde vive, quanto tempo por mês estaria disposto a dedicar a esse trabalho?		
	0,5 dias/mês (manhã tarde ou noite)	1	8%
	1 dia/mês	2	15%
	2,5 dias/mês (1 manhã ou tarde por semana)	3	23%
	5 dias/mês (1 dia por semana)	4	31%
	o que fosse preciso	3	23%
	Total	13	ok

Notas:

Em geral as pessoas mostram-se mais disponíveis para o fim-de-semana do que para os dias úteis, em que têm determinadas obrigações.

22	Considera que uma estratégia que diminuísse a velocidade do tráfego automóvel na sua área de residência e transformasse as ruas, de forma a que se tornassem mais atractivas para as pessoas conviverem e as crianças brincarem, seria importante para a sua área de residência?	sim	não	indiferente	Total
		22 73%	5 17%	3 10%	30

Notas:

Alguns "sins" foram acompanhados das seguintes expressões condicionais:

"Mas aqui na zona não sei se será possível."

"Mas é impossível, por causa das ruas de acesso e dos sentidos."

"Só em determinados sítios."

"Se já temos problemas com estacionamento, seria complicado."

"Desde que se arranjassem parques de estacionamento."

Por outro lado, outros entrevistados mostraram um apoio convicto, referindo:

"As pessoas levam o carro quase para dentro do café. Eu ando muito a pé. Nas zonas históricas o automóvel deve ter limitações."

"Há muita gente a andar de carro sem necessidade."

Um dos residentes deu até uma sugestão - a de se interditar uma rua (R. da Cruz dos Poiais) ao tráfego de pesados.

Dois dos entrevistados referiram que os pilaretes já têm ajudado.

Alguns "nãos" foram acompanhados das seguintes expressões:

"Bastaram os pilaretes." / "Estas são ruas de passagem." / "As ruas ficariam mais mortas."

Uma das entrevistadas que respondeu "não", referiu que o que falta não é propriamente espaço para os peões, mas sim um espaço seguro e específico para as crianças brincarem (um parque seria óptimo, mas nesta zona não seria possível, concluiu a entrevistada).

Um dos entrevistados respondeu ainda da seguinte forma: "Mas para onde é que os automóveis vão?"



**A5**

**SÍNTESE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS  
ÁREA DE ESTUDO ALVALADE**





<b>Nº entrevistados</b>	23
-------------------------	----

<b>Idade</b>		
20-30	1	4%
31-40	2	9%
41-50	0	0%
51-60	5	22%
61-70	7	30%
71-80	6	26%
81-90	2	9%
> 90	0	0%
Total	23	

<b>Sexo</b>		
F	14	61%
M	9	39%
Total	23	

<b>Habilitações</b>		
Sem estudos	1	4%
1º ciclo Ensino Básico (3º ano)	0	0%
1º ciclo Ensino Básico (4º ano)	7	30%
2º ciclo Ensino Básico (5º ano)	0	0%
2º ciclo Ensino Básico (6º ano)	2	9%
3º ciclo Ensino Básico (9º ano)	3	13%
Ensino secundário (11º ano)	0	0%
Ensino secundário (12º ano)	0	0%
Curso Geral do Comércio (1º ano)	0	0%
Curso Geral do Comércio (4º ano)	0	0%
Curso Geral do Comércio (completo)	1	4%
Ensino superior (licenciatura)	7	30%
Doutoramento	2	9%
Total	23	

<b>Profissão</b>				
Empregada doméstica	2	3	profissões baixo rendimento	13%
Ajudante num lar	1			
Técnico comunicações	1	4	profissões rendimento médio	17%
Comerciante	1			
Investigador	2			
Funcionário público (reformado)	4	16	reformados	70%
Assistente administrativo (reformado)	1			
Engenheiro civil (reformado)	1			
Assistente social (reformada)	1			
Outros reformados	9			
Total	23			

<b>Rua em que reside</b>	
R. Afonso Lopes Vieira	7
R. Fernando Caldeira	3
R. José Lins do Rego	2
R. João Lúcio	2
R. Fausto Guedes Teixeira	2
R. Branca de Gonta Colaço	1
R. Eugénio de Castro	1
R. Violante do Céu	1
R. Alberto Oliveira	1
Av. da Igreja	1
Av. do Brasil	1
R. Entrecampos (envolvente)	1
Total	23

<b>1.1 Conhece algum dos seus vizinhos?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	23	0	23
	100%	0%	

<b>1.2 Se sim, consegue dizer aproximadamente quantos?</b>	<b>1-10</b>	<b>11-20</b>	<b>&gt; 20</b>	<b>Total</b>
	11	2	10	23
	48%	9%	43%	

Notas:

Resposta habitual: "todos"

A algumas respostas foram acrescentados os seguintes comentários:

"Dou-me bem com todos."

"É tudo boa gente."

"Moro aqui há 20 anos."/ "Moro aqui há 50 anos, conheço toda a gente."

ou

"Conheço, mas só de vista."

"Conheço muito poucos, porque agora são todos novos."

<b>2 Tem confiança nas pessoas que vivem ou frequentam a envolvente da sua casa?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	20	3	23
	87%	13%	

Notas:

Alguns "sim" (3) foram condicionais: "Em alguns."

Alguns "não" (2) foram: "não muito".

Uma das entrevistadas afirmou: "No início as pessoas não tinham confiança em mim, por ser de cor, mas depois começaram a conhecer-me, e hoje temos muita confiança uns nos outros."

<b>3.1 Sente que existe uma comunidade de vizinhos na sua zona?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>NS/NR</b>	<b>Total</b>
	12	11	0	23
	52%	48%	0%	

Notas:

Alguns "sins" foram condicionais: "Sim, entre os idosos."/"Sim, mas já houve mais."/"Sim, entre os antigos."

Alguns "sins" foram acrescentados de: "Isto é como uma família."

Uma das entrevistadas tem um pequeno comércio de pão na rua onde mora. Mudou-se para o bairro há dois anos e gosta muito, sentindo que os seus clientes são uma autêntica comunidade. Anda pela rua e toda a gente a conhece.

Alguns "nãos" foram acrescentados de: "Isso era há uns anos."/"Só há convívio de café."/"Agora é tudo gente nova."/"Já houve, agora é cada um na sua casa."/"Hoje em dia as pessoas são muito individualistas."

<b>3.2 Se sim, com que intensidade se sente envolvido nessa comunidade?</b>	<b>muito</b>	<b>um pouco</b>	<b>nada</b>	
	6	2	4	12
	50%	17%	33%	

Notas:

Uma das entrevistadas acrescentou: "Quando alguém precisa de alguma coisa, estamos sempre lá."

Uma das entrevistadas acrescentou: "Ajudo muito as pessoas idosas do bairro nos seus assuntos."

4 Esta ideia de comunidade de vizinhos é-lhe agradável?	sim	não	indiferente	Total
	22	0	1	23
	96%	0%	4%	

Notas:

Alguns "sins" foram condicionais: "Às vezes pode ser."/"Por um lado sim, porque as pessoas se ajudam umas às outras, o problema é a fofoqueira."

A alguns "sins" foram acrescentadas as seguintes expressões: "Talvez assim as pessoas se ajudassem mais..."/"Sim, se houvesse mais convivência... somos cada um por si..."

5 Gosta da zona onde vive?	sim	não	mais ou menos	Total
	21	1	1	23
	91%	4%	4%	

Notas:

A alguns "sins" (6) foram acrescentadas as expressões: "Muito."/"Adoro."

O entrevistado que respondeu "mais ou menos", acrescentou: "Que remédio... Preferia viver na província."

<b>6 O que mais gosta da zona onde vive?</b>	
Sossego/calma	9
Muito comércio e serviços	7
Localização/centralidade	7
Tudo	5
Bons transportes	4
Raízes/habituação	2
A minha casa	2
O Jardim do Campo Grande	2
Ser uma zona de idosos	1
Ser uma zona plana, boa para andar	1
Segurança	1
Acessibilidade	1
Edifícios baixos	1
Proximidade a actividades culturais	1
Escolas	1
Toda a gente	1

Nota:

A maioria dos entrevistados enunciou mais do que um elemento.

<b>7 O que menos gosta da zona onde vive?</b>	
Nada	7
Falta de limpeza das ruas	3
Estacionamento/passeios dominados pelos carros	2
Degradação passeios/passeios escorregadios	2
Falta de civismo das pessoas	2
Barulho - trânsito excessivo	1
Conflito entre vizinhos	1
Não ter muito espaço em casa	1
Inquietação/insegurança/assaltos	1
Dificuldade no estacionamento	1
Não ter transporte à porta	1
Ter de andar muito para ir fazer compras	1
Terrenos abandonados no interior dos quarteirões	1
Barulho dos aviões a aterrar	1
NS/NR	2

<b>8 Sente que vive num <i>bairro</i> , ou, na envolvente, utiliza apenas a sua rua?</b>	<b>bairro</b>	<b>rua</b>	<b>Total</b>
	21	2	23
	91%	9%	

Nota:

Uma das entrevistadas acrescentou "Neste bairro há tudo."

<b>9.1 Frequenta alguma actividade organizada pela junta de freguesia, paróquia ou outras organizações da zona onde vive?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	4	19	23
	17%	83%	

Nota:

Alguns dos "nãos", porém, foram acrescentados das seguintes expressões:

"Mas há uns convívios organizados pela Junta de Freguesia que são um espectáculo."

"As doroteias fazem um trabalho muito bom com os idosos, tomam conta das pessoas."

"Mas gostava de me associar à paróquia."

<b>9.2 Se sim, qual?</b>	
Ginástica (centro paroquial)	1
Consultas de psicologia (centro paroquial)	1
Actividades religiosas da paróquia	1
Convívio no Clube Desportivo	1
Natação (INATEL)	1

---

**10** Pense essencialmente em si e na sua área de residência, e diga por favor se considera importantes/positivas as seguintes relações de vizinhança (independentemente de elas acontecerem hoje na sua rua ou zona).

---

<b>Cumprimentar os vizinhos na rua</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	23	0	23
	100%	0%	
<b>Filhos de vizinhos brincarem em conjunto na rua<sup>1</sup></b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	18	5	23
	78%	22%	
<b>Ser convidado para casa de um vizinho<sup>2</sup></b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	12	11	23
	52%	48%	
<b>Participar em actividades em conjunto com os vizinhos<sup>3</sup></b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	14	9	23
	61%	39%	

Notas:

<sup>1</sup> Alguns "sins" foram condicionais: "Mas já não há disso."/"Mas aqui não há crianças."/"Já não se vê, por causa do trânsito."/"Mas é difícil..."/"A juventude não pára aqui."

A alguns "nãos" foram acrescentadas as expressões: "Na rua que temos, não."/"Não, por causa do movimento."

<sup>2</sup> Um dos "sins" foi condicional: "Se não for para a cuscuvilhice."

A alguns "nãos" foram acrescentadas as expressões: "Cada um na sua casa."/"Se fosse antigamente, sim."

<sup>3</sup> A alguns "sins" foram acrescentadas as expressões: "Mas não é possível."/"Se houvesse..."/"Gosto muito de convívio."

Aos "nãos" foram acrescentadas as expressões: "A reunião de condomínio já é um tratado."/"Não considero, pois não tenho tempo."



<b>11.1 Passa algum tempo do seu dia a rua ou na envolvente?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	21	2	23
	91%	9%	

<b>11.2 Se sim, a fazer o quê?</b>	
Compras diárias	9
Passear/andar a pé/exercício físico	9
Ir para as actividades do dia-a-dia	3
Passear o cão	2
Ir ao café	2
Visitar amigos/família	1
Só a sair para o trabalho	1
Vender pão	1

<b>11.3 Aproximadamente quanto tempo?</b>	<b>&lt; 1h</b>	<b>1-2h</b>	<b>3-4h</b>	<b>&gt;4h</b>	<b>Total</b>
	1	9	9	2	21

Nota:

Um dos entrevistados respondeu "Ando o dia inteiro na rua, quanto menos tempo em casa, melhor."

12	Como classificaria o espaço público envolvente à sua casa?	muito bom	bom	razoável	mau	muito mau	Total
		0	6	11	6	0	23
		0%	26%	48%	26%	0%	

13	O que considera mais atractivo no espaço público da sua rua ou bairro?	
	Espaços verdes <sup>1</sup>	8
	Tranquilidade	3
	Aspecto das casas	1
	Bom aspecto geral	1
	Ar puro	1
	Dimensão dos passeios	1
	Existência de pilaretes nos passeios	1
	Tudo	1
	Ruas largas	1
	Montras	1
	Zona reservada que se cria no impasse	1
	NS/NR <sup>2</sup>	6

Notas:

<sup>1</sup> Uma das entrevistadas acrescentou: "Mas só alguns."

Um dos entrevistados referiu: "A Junta de Freguesia é actuante."

<sup>2</sup> Algumas das pessoas não respondem, por já o terem dito na pergunta 6.

<b>14 O que considera menos atractivo no espaço público da sua rua ou bairro?</b>		
Lixo e sujidade das ruas <sup>1</sup>		9
Estacionamento/ocupação excessiva das ruas pelos automóveis/falta de espaço para os peões <sup>2</sup>		7
Os passeios (degradação/perigo principalmente para escorregar)		4
Degradação dos pavimentos em geral		3
Degradação do jardim da R. Eugénio de Castro		2
Poucos espaços verdes		1
Arranjo dos espaços verdes e tratamento das árvores		1
Degradação interior dos quarteirões		1
Nada		2
Trânsito automóvel		1
NS/NR		1

Notas:

- <sup>1</sup> Na altura em que as entrevistas foram efectuadas havia muitas folhas espalhadas pelo chão das ruas, aspecto que influenciou claramente a resposta das pessoas.
- <sup>2</sup> À resposta foram acrescentadas as seguintes expressões:
- "Há grandes dificuldades relativas ao estacionamento. Numa altura, tentámos fazer na praceta (R. José Lins do Rego) um parque de estacionamento para residentes, mas como algumas pessoas não concordaram, não andou para a frente."
- "Temos de andar no meio da rua, não temos espaço nos passeios." (3)

15	Como classificaria o grau de segurança que sente ao andar a pé na sua rua?	muito elevado	bastante	razoável	baixo	muito baixo	Total
		3	4	13	2	1	23
		13%	17%	57%	9%	4%	

16.1	Tem filhos/netos (crianças)?	sim	não	Total
		11	12	23

16.2	Se sim, deixaria os seus filhos/netos brincarem sozinhos na rua onde vive?	sim	não	Total
		3	8	11
		27%	73%	

Notas:

Um dos entrevistados que respondeu "sim", acrescentou: "Eu deixo-os normalmente. Aviso-os que têm de ter cuidado."

Uma das entrevistadas que respondeu "sim", referiu que o seu neto brinca muitas vezes na rua.

16.3	Se não, porquê?	
	Medo/insegurança em relação aos automóveis	4
	Medo/insegurança em relação às pessoas (asaltos/raptos)	2
	Falta de espaço, por causa dos automóves	1
	Não existe nenhum espaço cercado	1

---

**17 Se é que existem, quais julga serem os maiores agressores a quem passa ou está na rua?**

---

Automóveis <sup>1</sup>	8
Pessoas (roubos/delinquência/falta de civismo)	7
Nada	5
NS/NR	1

Notas:

- <sup>1</sup> De um modo geral, as pessoas sentem-se especialmente incomodadas pelos automóveis estacionados, que dominam a rua e não permitem que se ande livremente pelos passeios. A algumas respostas foram acrescentadas as seguintes expressões:

"Um dos problemas maiores está nos acidentes que ocorrem com quem vem do Campo Grande/Av. República com alta velocidade."

"A maioria dos carros que aqui estão não são de residentes. Muitas pessoas deixam aqui o carro para ir apanhar o metro, e fica aqui o dia todo."

"Não temos espaço para andar."/"Andamos a fazer gincana."

"Há falta de fiscalização."

"Aqui há uns anos estacionei o carro do lado esquerdo (lado sem estacionamento formal) e paguei uma nota preta. Hoje, o mesmo lado esquerdo está cheio de carros do início até ao fim da rua."

"Os carros aqui são um pandemónio, o que importa é arranjar um buraco qualquer."

"É especialmente difícil para as pessoas com carrinhos de bebés e para os idosos, não conseguem mesmo passar em muitos passeios."

<b>18 Sente que existe algum tipo de intrusão na sua rua, pelos atravessamentos dos automóveis?</b>	<b>sim</b>	<b>não</b>	<b>Total</b>
	16	7	23
	70%	30%	

Notas:

A maioria das pessoas respondeu "sim" sem hesitar. Na maioria dos casos, associam esta intrusão ao estacionamento, feito de qualquer forma e em qualquer espaço livre.

Queixam-se principalmente do estacionamento em cima dos passeios.

Um dos entrevistados que respondeu "sim", acrescentou: "Às vezes estou na passadeira e os carros não param."

Uma das pessoas que respondeu "não", acrescentou: "Os automobilistas respeitam-me, talvez por eu já ser de idade."

<b>19 Qual o modo de transporte que utiliza com mais frequência?</b>	
metro	10
a pé	8
autocarro	6
carro	5
outro (táxi)	1

<b>20 Se pudesse pedir alguma alteração na envolvente da sua casa, o que pediria?</b>		
Resolução do problema do estacionamento/acabar com os carros em cima dos passeios <sup>1</sup>		8
Mais limpeza		5
Arranjo dos espaços verdes e manutenção das árvores <sup>2</sup>		4
Arranjo do pavimento das ruas		2
Construção parques de estacionamento		2
Nada (está tudo bem)		2
Aproveitamento e arranjo do espaço interior dos quarteirões		2
Mais segurança/mais fiscalização		1
Maior fiscalização do estacionamento		1
Mais zonas verdes, menos automóveis		1
NS/NR		2

Notas:

- <sup>1</sup> Alguns dos entrevistados acrescentaram:
- "Mas não sei como é que se resolveria..."
- "Há muito espaço desaproveitado dentro dos quarteirões, porque não se usa?"
- "Se as pessoas quisessem, era possível."
- "Queria ter um passeio onde passar."
- <sup>2</sup> Uma das entrevistadas referiu: "As crianças não têm onde brincar."

21.1	Gostaria de ser envolvido, de alguma forma, nas decisões que se tomam acerca do espaço público da rua onde vive? (como por exemplo arborização, criação de ruas pedonais, alterações no estacionamento, melhoria das condições de circulação dos peões na rua,etc.)	sim	não	talvez	Total
		9 39%	11 48%	3 13%	23

Notas:

Alguns dos entrevistados consideram importante, mas já não se sentem motivados, devido à idade avançada.

Alguns "nãos" foram acrescentados das expressões: "Já estive muitos anos envolvido, agora é um problema tomar decisões..." / "Participação cívica não me puxa muito."

/"Na Junta de Freguesia são sempre os mesmos." / "Não tenho tempo." / "Já fui político, se quisesse, continuava, mas já não quero."

Uma das entrevistadas afirmou: "Para se fazerem as coisas tem de haver união."

21.2	Se sim, e se por acaso fosse criado um grupo de trabalho no qual as pessoas pudessem participar nas decisões acerca do espaço público da zona onde vive, quanto tempo por mês estaria disposto a dedicar a esse trabalho?	
	1h/mês	1
	2-3h/mês	4
	1 dia/mês	2
	2,5 dias/mês (1 manhã ou tarde por semana)	2
	22 dias/mês (3 ou 4h/dia)	1
	NS/NR	2
	Total	12



22	Considera que uma estratégia que diminuísse a velocidade do tráfego automóvel na sua área de residência e transformasse as ruas, de forma a que se tornassem mais atractivas para as pessoas conviverem e as crianças brincarem, seria importante para a sua área de residência?	sim	não	indiferente	Total
		22 96%	1 4%	0 0%	23

Notas:

O único "não" foi dado por um entrevistado que vive na Av. da Igreja, considerando que não há problemas na sua rua.

Alguns "sins" foram acompanhados das seguintes expressões condicionais:

"Mas os moradores teriam de ter sítio para pôr os carros - tirar à frente e pôr atrás."

"Mas sinceramente não sei como é que isso se poderia fazer..."

Por outro lado, a maioria dos entrevistados respondeu de uma forma muito convicta, acrescentando, em alguns casos, as expressões:

"Principalmente na minha rua - os carros não me deixam entrar em casa."

"Seria muito positivo."

"Fundamental."

"Nas traseiras dos edifícios há muito espaço para os carros."

"Há aqui zonas onde as pessoas andam de carro e não deveriam andar, como no interior dos quarteirões."